



informazioni

Anno XXXVI - n. 1-2 gennaio-marzo e aprile-giugno 2001 - notiziario trimestrale a cura dell'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori

La nuova convenzione-tipo Aiscat-Polizia della Strada

*Il giorno 15 ottobre 2001, alla presenza del **Ministro dell'Interno On. Claudio Scajola**, è stato sottoscritto da parte del Presidente dell'Aiscat, **Prof. Giancarlo Elia Valori** e del Capo della Polizia, **S.E. il Prefetto Giovanni De Gennaro**, il nuovo schema di convenzione-tipo da stipulare tra le concessionarie autostradali ed il Ministero dell'Interno per l'espletamento dei servizi di Polizia Stradale in autostrada.*

Nell'incontro con i rappresentanti del settore sono emerse chiaramente le aspettative e la fiducia del Ministro per sempre più proficui ed efficaci rapporti di cooperazione sul fronte della sicurezza sulla rete autostradale in concessione.

Quello che segue è il discorso pronunciato dal prof. Valori nell'occasione.

Signor Ministro, Signor Capo della Polizia, Amici,

desidero, innanzi tutto, ringraziare il Ministro dell'Interno On. Scajola per aver voluto che la sottoscrizione del nuovo schema tipo di convenzione con la Polizia Stradale avvenisse in questa Sede istituzionale, simbolo di libertà e di sicurezza, il Viminale.

È una testimonianza della Sua estrema sensibilità ai grandi temi della sicurezza che non da oggi sono al centro della Sua costante attenzione, e dell'importanza, per il momento storico in cui si colloca, del messaggio di vigile e attiva presenza, su tutti i fronti, delle Istituzioni dello Stato. Un grazie anche al Capo della Polizia, Prefetto De Gennaro, con il quale da tempo abbiamo avviato una proficua e leale collaborazione.

È un grande onore per me rappresentare oggi tutti i concessionari autostradali e sottoscrivere, nella mia qualità di Presidente dell'AISCAT, lo schema tipo di convenzione per l'espletamento, su basi nuove, del servizio di polizia stradale sulla rete autostradale in concessione.

Sono decenni che sulle nostre autostrade la Polizia Stradale rassicura gli utilizzatori e garantisce, per quanto possibile, l'ordinato svolgersi dei traffici, anche con prestazioni straordinarie, eccedenti il servizio normale, che i concessionari hanno fortemente voluto per migliorare sempre di più la qualità e la sicurezza del servizio.

Certo, il vorticoso crescere della mobilità su tratte sempre più estese della rete – fenomeno aggravato dalla pluridecennale stasi dei processi di infrastrutturazione – ha reso sempre più difficile il lavoro di quanti, non solo operatori specializzati della Polizia, quotidianamente debbono assicurare la circolazione di persone e beni sulla viabilità primaria del Paese, così essenziale nel panorama trasportistico e per l'intera economia.

La stretta collaborazione che, in lunghi anni, ha connotato i rapporti tra operatori della Polizia stradale ed il personale dedicato delle Società autostradali ha dato buoni frutti, aumentando la sicurezza della rete.

(continua a pag. 43)

Indice degli articoli

■	venzione-tipo Aiscat-Polizia della Strada	La nuova con-	pag. 1	pag. 43
■	renza - "La politica dei trasporti europea per il 2010 - Tempo di decidere"	Confe-		pag. 32
■	Finanziamento privato delle grandi arterie stradali in Germania. Normative, situazione attuale, prospettive			pag. 35

Indice delle tabelle e dei grafici

Grafico A



Cartina d'Italia: stato della rete autostradale italiana al 30-6-2001.

Tab. 1



Quadro riassuntivo della rete autostradale italiana al 30-6-2001.

Tab. 2-2a



Valori del traffico.

Tab. 3-3a



Quadro riassuntivo degli incidenti.

Tab. 4

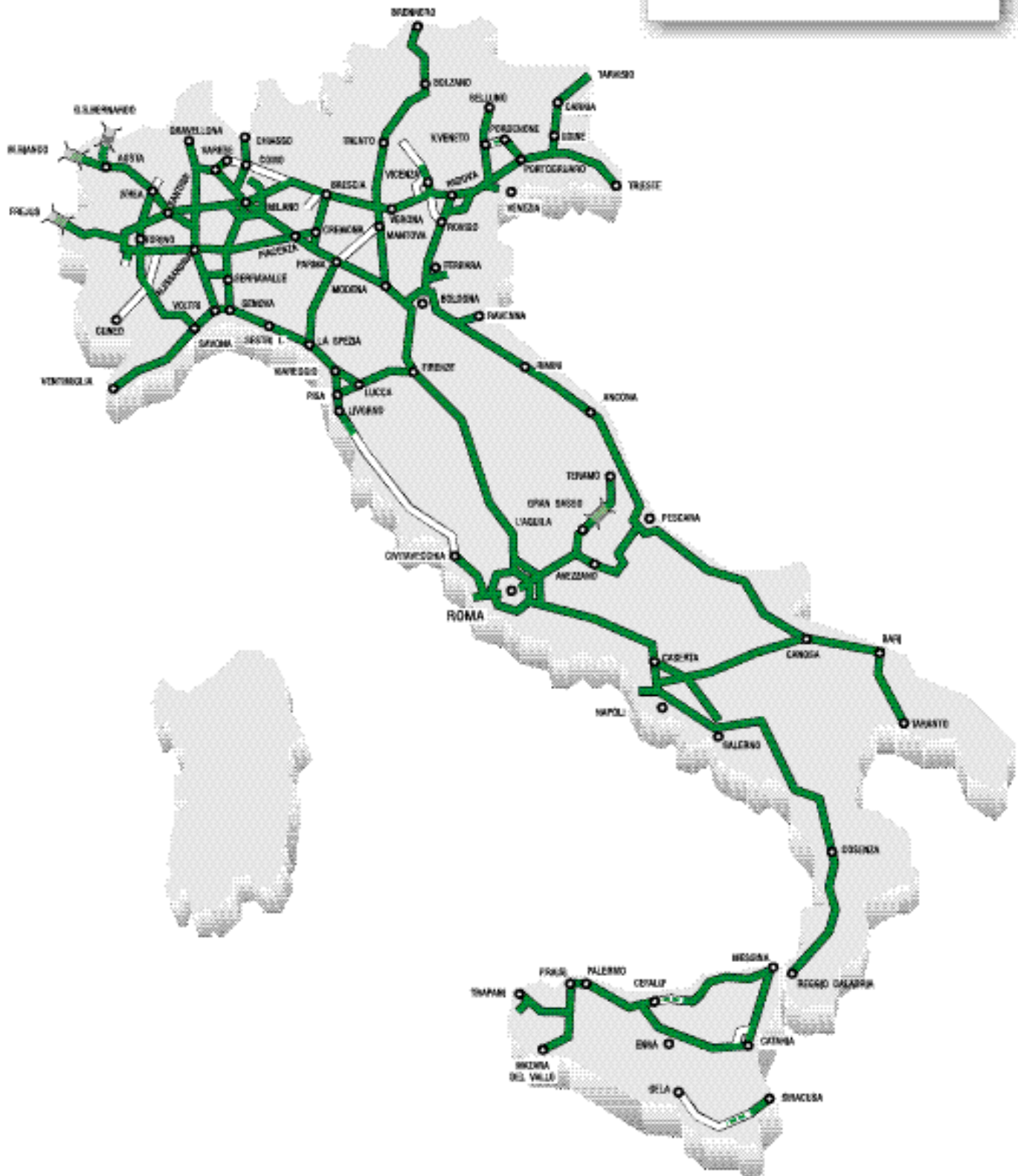


Classificazione degli incidenti.



Rete Autostradale Italiana al 30-06-2001

	In esercizio	Km	6.478,0
	In costruzione	Km	84,7
	In programma	Km	701,2





Quadro riassuntivo della rete autostradale in concessione al 30-6-2001*

AUTOSTRADE	in esercizio	in costruzione	in programma	totale	IN GESTIONE A:
	km	km	km	km	
Sarre - Traforo Monte Bianco	20,0	12,3	–	32,3	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.
Quincinetto - Aosta	59,5	–	–	59,5	Società Autostrade Valdostane p.A.
Raccordo A5-S.S.27 del G.S. Bernardo	5,6	2,3	–	7,9	Società Autostrade Valdostane p.A.
Torino - Ivrea - Quincinetto	51,2	–	–	51,2	Autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta S.p.A.
Ivrea - Santhià	23,6	–	–	23,6	Autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta S.p.A.
Torino - Bardonecchia	72,4	–	–	72,4	Soc. Italiana per il Traforo Aut.le del Frejus p.A.
Torino - Savona (**)	130,9	–	–	130,9	Autostrada Torino-Savona S.p.A.
Sistema Tangenziale di Torino (con variante SS.20)	78,1	–	21,5	99,6	Autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta S.p.A.
Torino - Piacenza	164,9	–	–	164,9	Soc. Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza S.p.A.
Voltri - Gravelloa Toce (con dir. per Bettole, Santhià)	244,9	–	–	244,9	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Milano - Varese	45,3	–	–	45,3	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Diramazione Gallarate-Gattico	24,0	–	–	24,0	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Lainate - Como - Chiasso	32,4	–	–	32,4	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Dalmine - Como - Varese - Valico del Gaggiolo (con dir. per A8 e Tang.le Est di Milano)	–	–	82,0	82,0	Pedemontana Lombarda S.p.A.
Tang.le Ovest di Milano	31,5	–	–	31,5	Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso S.p.A.
Tang.le Est di Milano	29,4	–	–	29,4	Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso S.p.A.
Tang.le Nord di Milano	12,9	–	–	12,9	Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso S.p.A.
Tang.le di Pavia	8,4	–	–	8,4	Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso S.p.A.
Raccordo Bereguardo-Pavia	9,1	–	–	9,1	Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso S.p.A.
Milano - Serravalle	86,3	–	–	86,3	Autostrada Serravalle-Milano-Ponte Chiasso S.p.A.
Serravalle - Genova	50,0	–	–	50,0	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Milano - Napoli (***)	803,5	–	–	803,5	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Torino-Milano	127,0	–	–	127,0	Autostrada Torino-Milano S.p.A.
Milano - Bergamo - Brescia	93,5	–	–	93,5	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Brescia - Verona - Vicenza - Padova	146,1	–	–	146,1	Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.
Padova - (VE) Mestre	23,3	–	–	23,3	Società Autostrade di Venezia e Padova p.A.
Tangenziale Ovest di Mestre	9,1	–	–	9,1	Società Autostrade di Venezia e Padova p.A.
Raccordo tang.le Mestre-Aeroporto Venezia (Tessera)	9,4	–	–	9,4	Società Autostrade di Venezia e Padova p.A.
(VE) Mestre - Belluno (Pian di Vedoià)	82,2	–	–	82,2	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
(VE) Mestre - Trieste	125,9	–	–	125,9	Autovie Venete S.p.A.
Palmanova - Udine	18,5	–	–	18,5	Autovie Venete S.p.A.
Portogruaro - Conegliano	35,9	8,7	4,9	49,5	Autovie Venete S.p.A.
Udine - Carnia - Tarvisio	101,2	–	–	101,2	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Piacenza - Brescia	88,6	–	–	88,6	Autostrade Centro Padane S.p.A.
Brennero - Verona - Modena	314,0	–	–	314,0	Autostrada del Brennero S.p.A.
Vicenza N. - Piovene Rocchette	36,4	–	92,4	128,8	Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.
Raccordo tra la A/4 e la Valtrompia	–	–	31,0	31,0	Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova
Raccordo tra la A/4 (Montebello Vic.no) e la A/31 (Thiene)	–	–	27,4	27,4	Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova
Parma - La Spezia e completamento e collegamento con la A22	101,0	–	80,0	181,0	Autocamionale della Cisa S.p.A.
Bologna - Padova	127,3	–	–	127,3	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Bologna - Taranto	781,4	–	–	781,4	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Ventimiglia - Savona	113,3	–	–	113,3	Autostrada dei Fiori S.p.A.
Savona - Genova	45,5	–	–	45,5	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Genova - Sestri Levante	48,7	–	–	48,7	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Sestri Levante - Livorno (con dir. Lucca e La Spezia)	154,9	–	–	154,9	Società Autostrada Ligure Toscana p.A.
Livorno - Civitavecchia	36,6	–	201,4	238,0	Società Autostrada Tirrenica p.A.
Civitavecchia - Roma	65,4	–	–	65,4	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Firenze - Pisa Nord	81,7	–	–	81,7	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Roma - L'Aquila - Teramo	166,5	–	–	166,5	Autostrada dei Parchi - A.N.A.S.
Torano - Avezzano - Pescara	114,9	–	–	114,9	Autostrada dei Parchi - A.N.A.S.
Tangenziale Est-Ovest di Napoli	20,2	–	–	20,2	Tangenziale di Napoli S.p.A.
Napoli - Avellino - Canosa	172,3	–	–	172,3	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Caserta - Nola - Salerno	55,3	–	–	55,3	Autostrade Conc. Costr. Autostrade S.p.A.
Napoli - Pompei - Salerno	51,6	–	–	51,6	Autostrade Meridionali S.p.A.
Messina - Palermo	140,6	41,2	–	181,8	Consorzio per le Autostrade Siciliane
Messina - Catania	76,8	–	–	76,8	Consorzio per le Autostrade Siciliane
Siracusa - Gela	9,6	30,2	75,2	115,0	Consorzio per le Autostrade Siciliane
TOTALE GENERALE	5.558,6	94,7	615,8	6.269,1	
VALORI PERCENTUALI	88,7	1,5	9,8	100,0	

(*) Vedi nota n. 3 a pag. 6

(**) Vedi nota n. 6 a pag. 6

(***) Comprensivo del collegamento Milano-Roma e Roma-Napoli e delle penetrazioni di Roma nord e Roma sud.



Quadro riassuntivo della rete autostradale al 30-6-2001

TRAFORI IN ESERCIZIO	GALLERIA		AUTOSTRADA DI ACCESSO	TOTALE	SOCIETÀ CONCESSIONARIE
	km		km	km	
Trafo del Monte Bianco	11,6	(5,8)	–	11,6	Soc. It.na per il Traforo del M. Bianco p.A.
Trafo del Gran S. Bernardo	5,8	(2,9)	9,9	15,7	Soc. It.na per il Traforo del G.S. Bernardo p.A.
Trafo del Fréjus	12,8	(6,8)	–	12,8	Soc. It.na per il Traforo Aut.le del Fréjus p.A.
Totale	30,2	(15,5)	(9,9)	40,1	(25,4)

I valori tra parentesi indicano i tratti di competenza italiana.

AUTOSTRADE A.N.A.S.	in esercizio km	in costruzione km	in programma km	totale km
Asti-Cuneo	–	–	75,6	75,6
Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA)	68,2	–	–	68,2
Roma-Aeroporto di Fiumicino	18,5	–	–	18,5
Salerno-Reggio Calabria	443,4	–	–	443,4
Palermo-Mazara del Vallo (e dir. Punta Raisi)	119,0	–	–	119,0
Alcamo-Trapani (con dir. per Birgi)	47,4	–	–	47,4
Palermo-Catania	193,8	–	–	193,8
Collegamento A18-A19	–	–	9,8	9,8
Catania Nord - Catania Centro	3,7	–	–	3,7
Totale	894,0	–	85,4	979,4

RIEPILOGO GENERALE RETE IN ESERCIZIO

A PEDAGGIO		
(Autostrade + Trafori autostradali)	km	5.584,0
A.N.A.S.	km	894,0
ESTESA TOTALE	km	6.478,0

AUTOSTRADE A TRE CORSIE

	IN ESERCIZIO km	IN ESERCIZIO km
Autostrade S.p.A.		
A1 Milano-Napoli	419,1	– A50 Tangenziale ovest di Milano 31,5
A4 Milano-Brescia	93,5	– A51 Tangenziale est di Milano 19,5
Diramazione A8/A26	11,0	104,0
A8 Milano-Varese	29,0	Brescia-Padova S.p.A.
A10 Genova-Savona	16,4	A4 Brescia-Padova 146,1
A14 Bologna-Taranto	104,2	Venezia-Padova S.p.A.
A23 Udine-Tarvisio	6,0	A4 Venezia-Padova 19,9
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	129,0	Autostrada dei Fiori S.p.A.
A27 Mestre-Belluno	41,2	A10 Ventimiglia-Savona 3,1
A30 Caserta-Salerno	55,3	Autostrade Meridionali
904,7		A3 Napoli-Pompei-Salerno 4,0
A.T.I.V.A. S.p.A.		Tangenziale di Napoli S.p.A.
Sistema Tangenziale di Torino	57,4	Tangenziale Est-Ovest di Napoli 20,2
Torino Milano S.p.A.		S.A.T.A.P. S.p.A.
A4 Torino-Milano	123,0	A21 Torino-Piacenza 8,0
Serravalle Milano S.p.A.		Autostrada dei Parchi
A7 Milano-Serravalle:		A24 Roma - L'Aquila-Teramo 7,0*
– Milano ponte fiume Po	44,0	ANAS
– Tratto Tortona-diramazione Predosa	9,0	Grande Raccordo Anulare di Roma (GRA) 50,0
		TOTALE 1.447,4

(*) Solo in via sinistra tra Colledara e l'imbocco della galleria del Gran Sasso.

SITUAZIONE LAVORI

	SOCIETÀ CONCESSIONARIE	TRATTE INTERESSATE	km	percentuale avanzamento lavori
NUOVI TRONCHI	RACCORDO AUTOSTRADALE VALLE D'AOSTA A5 Sarre-Trafo del Monte Bianco	Courmayeur Sud-Morgex Courmayeur (Entreves) - Courmayeur Sud	8,2 4,1	98% 10%
	SOCIETÀ AUTOSTRADE VALDOSTANE P.A. Raccordo A5-S.S.27 del G.S. Bernardo	Plan de Signayes - SS.27	2,3	99%
	AUTOVIE VENETE A28 Portogruaro-Conegliano	Sacile Ovest - Godega S. Urbano (lotto 28)	8,7	1%
	CONSORZIO PER LE AUTOSTRADE SICILIANE A20 Messina-Palermo	Torrente Furiano-Caronia Caronia-S. Stefano C. S. Stefano C.-Tusa-Castelbuono Avola-Rosolini	9,5 11,5 20,2 30,2	96% 73% 45% 4%
	A18 Siracusa-Gela			
TOTALE NUOVI TRONCHI			94,7	
AMPLIAMENTI	AUTOSTRADA TORINO-SAVONA A6 Torino-Savona raddoppio carreggiata	Fossano-Priero dal km. 49+935 al km. 65+308	15,4	82%
	AUTOSTRADA SpA A1 Milano-Napoli 3ª corsia	Orte-Fiano Romano: dal km. 491,5 al km. 507,5 dal km. 507,5 al km. 522,0 dal km. 522,0 al km. 523,5 dal km. 523,5 al km. 529,3	16,0 14,5 1,5 5,8	79% 41% 4% 80%
	AUTOSTRADE MERIDIONALI A3 Napoli-Salerno 3ª corsia	Castellamare-Scafati	3,0	80%
TOTALE AMPLIAMENTI			56,2	

Note particolari

- 1) Eventuali variazioni nelle estese autostradali, rispetto a quelle di convenzione, sono dovute a modificazioni, regolarmente approvate, intercorse nella fase di progettazione esecutiva e/o di realizzazione.
- 2) I dati del traffico e degli incidenti relativi ai Trafori Alpini si riferiscono ai soli tratti ricadenti sul versante italiano.
- 3) La composizione della rete autostradale italiana e le estese delle singole arterie corrispondenti sono state modificate in base al decreto di classificazione delle infrastrutture stradali di grande comunicazione emesso dal Ministro dei Lavori Pubblici in data 20-7-1983 con il n. 2474 in ottemperanza ai dettati dell'art. 1 della legge 12-8-1982 n. 531.
- 4) Per l'autostrada Piacenza-Brescia e diramazione per Fiorenzuola d'Arda, i veicoli teorici sono calcolati sulla base della percorrenza massima possibile pari a km. 75.
- 5) Il 14.9.95 è stata aperta al traffico la seconda canna della Galleria Avise del tronco Sarre-Morgex della A5 Sarre-Trafofo Monte Bianco.
- 6) La diminuzione di estesa dell'autostrada Torino-Savona è effetto dell'entrata in esercizio dei tratti di raddoppio.
- 7) Date di apertura al traffico:
 - 2.6.1990 tratto di completamento Portonaccio-Tangenziale est di 1 km. della A24 Roma-L'Aquila-Teramo;
 - 2.6.1990 Bruzolo-Borgone di 5,0 km. della A32 Torino-Bardonecchia;
 - 27.11.1990 Drosso-Pinerolo di 3,4 km. del Sistema Tangenziale di Torino;
 - 1.12.1990 Avigliana-Rivoli di 12,0 km. della A32 Torino-Bardonecchia;
 - 11.3.1991 il raccordo autostradale Tangenziale di Mestre-Aeroporto di Venezia di 9,4 km.;
 - 15.4.1992 ultimato il tratto Drosso-Orbassano di km. 2,4 del Sistema Tangenziale di Torino;
 - 24.6.1992 S. Ambrogio-Bussoleno di 12 km. della A32 Torino-Bardonecchia;
 - 1.8.1992 1° tronco di collegamento aut.le della A28 Pordenone-Conegliano di 6,9 km tra Pordenone e Fontanafredda;
 - 9.8.1992 S. Agata-Torrente Furiano di 7,2 km dell'autostrada A20 Messina-Palermo;
 - 16.9.1992 7,6 km. Variante SS20 Carignano-La Loggia del Sistema Tangenziale di Torino;
 - 26.9.1992 1° tronco Orbassano-Pinerolo di km. 7,0 del Sistema Tangenziale di Torino;
 - 1.12.1992 Vimercate-Usmate di 6,8 km. della Tangenziale Est di Milano;
 - 8.12.1992 Susa-Deveys di 18,9 km. della A32 Torino-Bardonecchia;
 - 3.7.1993 Livorno-Rosignano M. di 36,6 km. della A12 Livorno-Civitavecchia;
 - 26.5.1994 Sarre-Morgex di km. 20,0 della A5 Sarre-Trafofo Monte Bianco;
 - 30.9.1994 Cologno-Paderno-Dugnano di km. 12,9 della Tangenziale Est di Milano;
 - 30.11.1994 Vittorio Veneto-Fadalto di km. 7,5 e Cadola-Pian di Vedoia di 5,2 km della A27 (VE) Mestre-Belluno;
 - 15.12.1994 Gravellona Toce-SS33 di km. 3,6 della A26 (GE) Voltri-Gravellona Toce;
 - 17.12.1994 Fontanafredda-Sacile Est di km. 2,8 della A28 Portogruaro-Conegliano;
 - 24.12.1994 Aosta Ovest-Aosta Est di km. 10,9 della A5 Quincinetto-Aosta;
 - 28.6.1995 Fadalto-Lago di S. Croce-Cadola di km. 10,4 della A27 (VE) Mestre-Belluno
 - 14.7.1995 Arona-Gravellona Toce di km. 28,0 della A26 (GE) Voltri-Gravellona Toce;
 - 7.7.1995 Susa-Bussoleno di km. 5,1 della A32 Torino-Bardonecchia;
 - 20.7.1996 Sacile Est-Sacile Ovest di km. 3,9 della A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano;
 - 19.12.1997 Raccordo A5-S.S.27 del G.S. Bernardo di km. 5,6 della A5 Quincinetto-Aosta;
 - 28.7.1998 Cefalù-Castelbuono di km. 9,0 della A20 Messina-Palermo.

STATISTICHE AUTOSTRADALI

gennaio - marzo

aprile - giugno 2001

Veicoli “leggeri”

si intendono per essi i motocicli e gli autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, inferiore a 1,30 m.

Veicoli “pesanti”

si intendono per essi sia gli autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, superiore a 1,30 m., sia tutti gli autoveicoli a tre o più assi.

Veicoli effettivi

è il numero di tutte le unità veicolari - siano esse autovetture, autocarri, motrici, autotreni, autoarticolati o autosnodati - entrate in autostrada, a prescindere dai chilometri percorsi.

Veicoli chilometro

sono i chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada.

Veicoli teorici

sono le unità veicolari che idealmente, percorrendo l'intera autostrada, danno luogo nel complesso a percorrenze pari a quelle ottenute realmente (veicoli chilometro di cui sopra); il numero di tali veicoli è definito dal rapporto tra i veicoli-chilometro e la lunghezza dell'autostrada.

Criteri seguiti per il conteggio dei totali

il totale dei veicoli teorici medi giornalieri è ottenuto rapportando la sommatoria dei veicoli-km alla sommatoria delle lunghezze dei tronchi autostradali ed al numero di giorni compreso nel periodo in esame;

il totale generale dei veicoli-km è rappresentato dalla sommatoria dei veicoli-km registrati, nel periodo in esame, su tutti i tronchi autostradali in esercizio.

Incidenti

gli eventi verificatisi, nel periodo in esame, entro i limiti della proprietà autostradale e nei quali risulti coinvolto almeno un veicolo in movimento che sia fuoriuscito dalla carreggiata, ovvero che sulla sede autostradale, sia venuto in collisione con altro veicolo, persona od ostacolo.

Incidenti mortali

incidenti nei quali si siano verificati uno o più decessi fra le persone infortunate entro sette giorni dal momento dell'incidente.

Persone coinvolte in incidenti

persone a cui siano derivati traumi, di qualsiasi gravità, a seguito di incidente.

Morti

persone a cui siano derivate a seguito di incidente lesioni tali da provocarne il decesso all'atto dell'incidente o comunque entro sette giorni.

Tassi

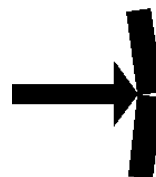
rapporti tra il numero di incidenti, incidenti mortali, persone coinvolte, morti e le percorrenze relativamente svolte nel periodo dalle unità veicolari (esprese in centinaia di milioni di veic.-km).

Definizioni:

A - Traffico



B - Incidenti



Conferenza - "La politica dei trasporti europea per il 2010 - Tempo di decidere"

Si è tenuta il 27 novembre 2001, a Bruxelles, la Conferenza di presentazione sul Libro Bianco realizzato dalla Commissione Europea sui trasporti in Europa. La Conferenza, organizzata dalla Direzione Generale Trasporti ed Energia della Commissione, è stata aperta ufficialmente dalla Vice Presidente della Commissione stessa, la signora Loyola de Palacio del Valle Lersundi, ed ha visto la partecipazione di oltre 500 delegati da tutti i Paesi europei.

Articolata in sessioni tematiche, la Conferenza ha registrato interventi di rappresentanti del settore trasporti europeo ai massimi livelli.

*Il settore autostradale è stato rappresentato dal **prof. Giancarlo Elia Valori**, Presidente di Aiscat e di Autostrade S.p.A. con l'intervento qui di seguito pubblicato.*

Desidero innanzitutto ringraziare e salutare i Rappresentanti delle Istituzioni Europee, la Vice Presidente Madame de Palacio, il Direttore Generale Monsieur Lamoureux, per avere reso possibile questa preziosa occasione di incontro e dibattito.

Un doveroso saluto va poi a tutti gli alti Rappresentanti dei Governi europei qui presenti, ai colleghi del mondo produttivo e, in particolare, ai colleghi del settore autostradale.

Sono, infatti, qui oggi in quanto Presidente di una società concessionaria di autostrade a pedaggio, la maggiore in Europa e nel mondo, che gestisce oltre 3.000 km di rete ed un traffico pari a quasi quaranta miliardi di veicoli-km annui.

Entrerò subito nel vivo dell'argomento della Conferenza, poiché è noto a tutti noi che la strada, il settore che sono chiamato a rappresentare, sopporta oggi gran parte della mobilità in Europa e sulla strada si verificano fenomeni, quali la congestione, giustamente visti come fattori di ostacolo allo sviluppo e di costo per la società, in termini non solo economici ma di qualità della vita.

Voglio ricordare che proprio la Commissione Europea, nella prima metà degli anni '90, rammentava come la strada fosse in qualche misura "vittima del proprio successo"; ciò nel rapporto della allora DG VII – oggi DG TREN – che preparava quelle Reti poi confluite nella Direttiva che ha costituito le TEN – le Reti Transeuropee. Già allora era infatti evidente che le specificità richieste dal mondo produttivo e dalla moderna logistica potevano essere soddisfatte solamente da strumenti estremamente flessibili e versatili – quelli offerti dal mondo stradale – così come era evidente il rischio di sovraccaricare la rete in maniera anche impropria.

Questa analisi si è rivelata – purtroppo – facilmente profetica, poiché stiamo oggi assistendo al progressivo crescere sia della domanda di trasporto nel suo complesso, sia delle quote soddisfatte dalla strada. Ciò sta avvenendo nonostante le evidenti diseconomie rappresentate dai fenomeni di congestione e dalle conseguenze di questi in termini sociali (perdi tempo, inquinamento etc.).

A fronte di questo scenario sarebbe facile, ma probabilmente illusorio, pensare a strategie o interventi di tipo dirigistico e mirate a "forzare" il mercato in una direzione piuttosto che in un'altra.

Il trasporto è difatti una realtà estremamente complessa, che dipende sì da fattori economici, ma anche territoriali – la collocazione della realtà produttiva o ricettiva – e temporali – come la necessità di consegnare determinati beni in un arco di tempo estremamente ristretto.

Chi gestisce infrastrutture o servizi di trasporto sa quindi come spesso il verificarsi di picchi di traffico dipendano da fattori contingenti, spaziali e temporali, che, assommata, costituiscono una realtà di difficile gestione preventiva.

Tutto ciò è naturalmente vero se partiamo dall'assunto della salvaguardia della libertà di un mercato che si "autoregola", che mira a minimizzare i costi finali – agendo sulla cosiddetta "struttura dei costi" – e che è alla base dello sviluppo del mondo occidentale di cui facciamo parte.

Il "pricing" tema centrale di questa sessione, è quindi certamente un valido mezzo di finanziamento delle infrastrutture ma non può, secondo l'esperienza di chi da decenni gestisce una estesa rete a pedaggio, supplire a carenze che sono di tipo sia organizzativo che strutturale. Ciò non vuol dire che – citando Voltaire – "viviamo nel migliore dei mondi possibili" e che quindi nulla va fatto e tutto va bene.

Al contrario, è necessario prendere atto dei fattori che governano questo settore e predisporre le strategie per una progressiva convergenza di questi fattori verso l'equilibrio e la ottimizzazione.

Ben venga pertanto il Libro Bianco realizzato dalla Commissione Europea che gioca, come naturale pietra miliare nella realizzazione della ancor giovane politica dei trasporti europea, il ruolo di strumento di analisi dei diversi fattori incidenti sulle dinamiche di trasporto. Sottolineo che, al di là del mio ruolo di Presidente di Autostrade Spa, ho anche l'onore di essere Presidente d'Onore dell'ASECAP, l'Associazione dei gestori europei di autostrade a pedaggio, e Presidente dell'AISCAT l'Associazione che rappresenta tutte le concessionarie

Conferenza - "La politica dei trasporti europea per il 2010 - Tempo di decidere"

autostradali italiane, i quali hanno visto con piacere e interesse il Libro Bianco e il riconoscimento dei temi a loro più vicini, quali il pedaggio, tra questi fattori. Una analisi compiuta da parte dell'ASECAP è in corso di ultimazione, e l'Associazione la trasmetterà alla Commissione Europea.

Il settore delle autostrade a pedaggio è quindi particolarmente sensibile a questi temi, soprattutto è consapevole di avere un ruolo importante da giocare in un settore nel quale non esistono avversari da sconfiggere, ma partners con cui cooperare.

Questo punto è cruciale!

Deve essere infatti chiaro che i diversi modi di trasporto non possono essere fra di loro in competizione, in quanto le dimensioni e le caratteristiche della domanda di trasporto rendono necessario uno sforzo comune, una integrazione dell'offerta, che deve essere adattata alle caratteristiche della domanda stessa.

Le previsioni del Libro Bianco – incrementi dal 24% al 38% dal 1998 al 2010 dei traffici – rendono chiaro che nessun modo di trasporto potrebbe, da solo, sopportare tale carico.

Per fronteggiare questa sfida è però necessario entrare nel dettaglio. Queste cifre da sole non ci danno infatti una chiave di lettura completa, in quanto non possono tener conto delle specificità di una rete ove i fenomeni di congestione sono, ad esempio, concentrati in prossimità delle aree urbane o in periodi dell'anno ben definiti, o ancora in aree in cui le infrastrutture sono mancanti o insufficienti (i colli di bottiglia già all'esame della Commissione).

Come ho detto in precedenza, specificità spaziali e temporali possono condizionare fortemente l'analisi. È quindi necessario a nostro avviso passare dalle analisi macroeconomiche a quelle di dettaglio, sui corridoi, sulle caratteristiche non più solo quantitative ma qualitative della domanda.

Una offerta di trasporto quantitativamente sufficiente, ma con caratteristiche sbagliate, in termini di copertura del territorio e di tempi di carico/scarico o percorrenza, avrebbe l'effetto negativo primario di lasciare insoddisfatta una quota di domanda, e quello secondario di sprecare risorse.

Così come le autostrade sono state realizzate nel dopoguerra, contemporaneamente quindi allo sviluppo delle nostre economie, andrebbero probabilmente ripensate o riadattate la collocazione e l'organizzazione di altri modi, tipicamente impostati al volgere del diciannovesimo secolo, quali i grandi

porti e le ferrovie, rimasti talvolta spiazzati dagli avvenimenti successivi.

Penso alla collocazione territoriale, prima ancora che alla organizzazione, dei centri di smistamento ferroviari, nati per rispondere a esigenze non più attuali e che dovranno trasformarsi in moderni centri intermodali, magari contigui alle autostrade per consentire un efficace scambio gomma-rotai e viceversa.

Se infatti qualcuno può pensare ai gestori autostradali come "accaparratori di traffico" nulla è più lontano dalla realtà di chi quotidianamente ha come obiettivo il fornire un servizio sicuro e di qualità all'utenza.

Volendosi solo limitare al traffico pesante, è esponenziale il crescere del danno alle strutture stradali causato dall'incremento del traffico di grandi veicoli commerciali.

Alleviare questa crescita avrebbe quindi ritorni utili non solo in termini di decongestionamento del traffico, ma anche di vita utile delle strutture.

I gestori autostradali sono quindi pienamente d'accordo sugli obiettivi di ribilanciamento, nell'ottica di una crescita sostenibile e ambientalmente compatibile, ma il ribilanciamento non può essere attuato con un atto "d'imperio", bensì utilizzando le giuste strategie e coscienti che i risultati non possono essere immediati in quanto il sistema trasporti ha – come ogni sistema su vasta scala – una naturale inerzia, quindi tempi di reazione non brevissimi.

In questo scenario il "pricing" rappresenta, come ho accennato, solo uno dei fattori che governano il settore trasporti.

Eredità di un passato in cui logiche nazionali o anche settoriali prevalevano sugli interessi generali, la struttura dei costi dei trasporti è ben lungi dal riflettere i reali costi del sistema.

Tassazioni imposte con finalità di redistribuzione generale, trattamenti di favore, a modi, settori o categorie, barriere protezionistiche nazionali, hanno contribuito a fare del settore trasporti una vera e propria "giungla fiscale".

Voglio citare il motto dell'Associazione mondiale dei gestori di autostrade a pedaggio, la IBTTA, che recita "there are no free roads" (non ci sono strade gratuite) poiché comunque l'utente paga, in termini fiscali, tramite le imposte sui carburanti, sul veicolo, tramite l'IVA e, soprattutto, tutti i cittadini pagano per tutte le strade, anche se mai ne faranno uso.

Il pedaggio, che rappresenta il costo d'uso delle infrastrutture, non va peraltro confuso con interventi di genere diverso, che prevedono in realtà un regime fiscale

Conferenza - "La politica dei trasporti europea per il 2010 - Tempo di decidere"

in cui la sola riscossione viene effettuata con criteri simili a quelli del pedaggio.

La stessa Unione Europea saggiamente impedisce di applicare alla stessa infrastruttura entrambi i criteri, poiché questo comporterebbe un doppio carico.

Ciò significa, voglio ribadirlo, che il pedaggio può essere strumento di una politica dei trasporti, ma solo limitatamente al suo utilizzo per il finanziamento, mediante finanza di progetto e Partenariato Pubblico Privato, della costruzione e gestione di infrastrutture, e non come regolatore dei flussi di traffico, sui quali ha un effetto estremamente limitato.

Lasciatemi sottolineare anche che i gestori di autostrade a pedaggio sono in sintonia con le istanze di difesa e prevenzione dell'ambiente, molto più di quanto si possa comunemente immaginare.

Gli accorgimenti ambientali sono ormai patrimonio comune di progettisti e gestori, e permettono alle nuove infrastrutture di convivere con l'ambiente circostante, ottimizzando il rapporto infrastruttura-territorio, portando vantaggi alla collettività nel suo complesso, incluse quelle fasce di popolazione che, non utilizzando l'autostrada, non hanno contribuito né contribuiranno a pagarne i costi. Non voglio addentrarmi nell'analisi dei singoli temi, che pure lo meriterebbero, come la sicurezza, l'interoperabilità dei sistemi di pedaggio, o altri, poiché il tempo a disposizione non lo consente.

Concludo pertanto rammentando i due punti focali che ho toccato, cioè la complementarità dei modi di trasporto – che non sono antagonisti – ed il finanziamento mediante "Project Financing" e Partnership Pubblico-Privato.

Questi due concetti, chiari e condivisi, stentano a trovare pratica applicazione, negli ostacoli di un dibattito a volte fermo su obsolete posizioni di principio ormai superate dai fatti.

In questo scenario le concessionarie autostradali sono pronte a svolgere, come fanno ormai da decenni, un ruolo fondamentale, nell'interesse dell'Europa e di noi tutti.

È infatti proprio la Concessione l'istituto che ha reso possibile in numerosi Stati europei gli sviluppi oggi auspicati in termini di partnership Pubblico Privato, con i loro innegabili vantaggi in termini di efficienza e qualità del servizio.

Non esco pertanto dal tema della Conferenza, né di questa sessione, auspicando un dibattito aperto e scevro da preconcetti sulla regolamentazione della Concessione a livello europeo.

Concessione e pedaggio hanno percorso insieme una lunga strada, hanno anzi costruito questa strada,

nell'ambito di normative nazionali anche diverse tra loro, ma che hanno dimostrato la loro efficacia con i risultati. La convergenza verso una normativa comune europea dovrebbe avere come preconditione una efficacia pari almeno a quella delle normative nazionali in termini di sviluppo.

Non sembra infatti saggio, pur nella salvaguardia dei principi fondamentali dell'Unione, privilegiare formulazioni astratte allo sviluppo reale di cui l'Europa ha bisogno, irrigidendo il quadro normativo al punto tale da ostacolare o bloccare completamente la pratica applicazione di questo istituto, che viene per altri versi invece auspicato come importante fattore di crescita, anche nell'ottica del prossimo allargamento dell'Unione.

Questi concetti possono essere, a nostro avviso, tra le leve su cui poggiare il complesso impianto della Politica dei Trasporti europea nel nuovo millennio, per un vero sistema di trasporto integrato nel processo di crescita del nostro Continente. ■

Finanziamento privato delle grandi arterie stradali in Germania Normative, situazione attuale, prospettive

Nell'ambito della progressiva introduzione di sistemi di tariffazione del trasporto stradale merci in Europa, assume particolare rilievo il caso della Germania, Paese centrale in Europa sia per la sua posizione geografica che per il suo peso economico.

L'articolo che pubblichiamo è la versione italiana, curata dall'Aiscat, di quanto pubblicato dalla rivista dell'AIPCR (Associazione Internazionale per i Congressi della Strada) Routes/Roads nel suo numero di luglio 2001. Si ringrazia Routes/Roads, ed in particolare il Presidente del Comitato Editoriale, prof. Pasquale Colonna, per la gentile concessione.

Introduzione

Sherril Y. ALSTON

**Presidente del Comitato Tecnico AIPCR
di Valutazione economica e finanziaria (C9)**

L'importanza delle strade nei Paesi nel mondo non sarà mai sottolineata a sufficienza. La rete stradale resta il modo principale di trasporto delle merci e delle persone. La richiesta di strade e la necessità di migliorarne la qualità, aumenta con la crescita e lo sviluppo dell'economia. I costi per la costruzione di nuove e migliori strade non cessano di aumentare. Questi aspetti rappresentano delle sfide per numerosi Paesi, che si devono confrontare con vincoli di bilancio sempre più forti. Inoltre, il finanziamento delle infrastrutture stradali con i mezzi tradizionali diventa più difficile. Alcuni Paesi hanno ricorso a diverse risorse finanziarie per la costruzione e la manutenzione di strade.

La creazione di Partenariati Pubblici-Privati (PPP) è uno dei meccanismi finanziari più significativi per la costruzione di strade, ponti e tunnel. Il coinvolgimento del settore privato pone nuove sfide a quello pubblico, quali la condivisione del rischio e l'adozione di strumenti contrattuali innovativi. Il Partenariato Pubblico-Privato porta anche la possibilità di rispondere a più bisogni e d'innalzare il livello tecnologico delle strade.

Quest'articolo mostra come la Germania pensa di ricorrere agli investimenti privati nel campo delle infrastrutture di trasporto. La rete stradale tedesca si è considerevolmente estesa durante gli ultimi quarant'anni e una crescita del trasporto merci e persone è ugualmente prevista nei prossimi anni. Più fattori spiegano questa crescita: la riunificazione della Germania, il processo d'integrazione dell'Unione Europea, l'apertura ai Paesi dell'Europa centrale e orientale e la liberalizzazione del commercio mondiale. Il bilancio delle strade federali in Germania è di circa 5 miliardi d'Euro l'anno dal 1996. Quest'importo è comunque inferiore ai 6,1 miliardi d'euro l'anno che sono stati previsti nella Schema Direttivo adottato nel 1992.

L'aumento dei costi di manutenzione e dei lavori ha ugualmente un impatto negativo sui fondi disponibili per le nuove costruzioni e lo sviluppo della rete stradale. Inoltre, vi sono un deficit annuale di 1,5 miliardi d'euro per nuove costruzioni e sviluppo e uno di 0,5 miliardi d'euro per la manutenzione. Queste circostanze hanno portato la Germania ad esaminare nuovi meccanismi di finanziamento per rispondere ai bisogni degli investimenti. In quest'articolo è discusso il concetto del pre-finanziamento privato come pure quello della legislazione per stabilire un Modello Operatore per ponti, tunnel, passi di montagna e strade federali. È descritta la messa in opera di questa legislazione da parte del Ministero delle Costruzioni, dei Trasporti e degli Alloggi. Tra le attività sottolineate figurano gli studi di fattibilità, il finanziamento pubblico iniziale e gli accordi-tipo di concessione, che comprendono la condivisione dei rischi, la riscossione dei Diritti d'Uso e le norme di qualità. Sono descritti esempi di progetti con Modello Operatore nel quadro della legge. In conclusione, l'articolo sottolinea il rapporto finale stabilito da una Commissione indipendente dal Governo federale tedesco del settembre 2000, raccomandante di considerare nuovi metodi di finanziamento delle infrastrutture.

* * *

Armin KEPPEL, dr. Stefan HINRICHS,
**Ministero dei Trasporti, delle Costruzioni e degli Alloggi
(Germania)**

SITUAZIONE INIZIALE

Negli ultimi quattro decenni, la rete stradale federale si è estesa sotto l'incondizionata responsabilità dello Stato, dai circa 35.000 km ai 41.400 km d'oggi, finanziata dal bilancio federale. Nello stesso periodo, la lunghezza della rete autostradale è triplicata, dai 3.860 km agli 11.600 km attuali. Inoltre, circa 2.300 km d'autostrada sono stati allargati a 6 corsie. Così è stata creata in Germania una funzionale ed efficiente rete stradale interurbana che, contrariamente a molti Paesi vicini in Europa, può essere utilizzata gratuitamente da tutti. Dal 1995, anche in Germania, i soli mezzi pesanti aventi una massa massima ammissibile di 12 tonnellate devono pagare un diritto d'uso in funzione della durata d'utilizzo dell'infrastruttura.

Quali sono le ragioni che portano ad una riflessione più approfondita del finanziamento privato e della privatizzazione della costruzione delle grandi strade federali e perché questi progetti vengono realizzati?

Finanziamento privato delle grandi arterie stradali in Germania Normative, situazione attuale, prospettive

La Germania – principale Paese di transito in Europa

La realizzazione d'infrastrutture di trasporto ha come obiettivo la mobilità di persone e di merci. In questo contesto, la garanzia della mobilità nel rispetto delle necessità dell'uomo e dell'ambiente è lo scopo essenziale della politica del trasporto dello Stato. Questa mobilità non è affatto fine a se stessa. Da una parte, essa costituisce una condizione fondamentale, indispensabile per il funzionamento di una società industriale basata sulla divisione del lavoro, dall'altra, rappresenta, poiché mobilità personale, una parte dei bisogni vitali naturali dell'uomo. In questi ultimi decenni, i bisogni di mobilità non hanno cessato di crescere. Secondo le previsioni del Piano federale delle infrastrutture del 1992, bisogna aspettarsi da qui al 2010 una crescita sensibile. In questo periodo, il traffico passeggeri aumenterà del 20%, il traffico merci raddoppierà. Le previsioni attuali per l'aggiornamento dello Schema Direttivo dei trasporti forniscono le stesse percentuali per il periodo 2000-2015.

Le cause inerenti alla forte crescita del volume di traffico sono la riunificazione tedesca, il processo d'integrazione dell'Unione Europea, l'apertura dei Paesi dell'Europa dell'Est e la liberalizzazione del commercio mondiale. Le conseguenze sono dovute non solo all'aumento del trasporto interno, ma anche alla sproporzionata crescita dei tassi nei trasporti internazionali e di transito. La Germania è divenuta il principale Paese di transito in Europa e deve affrontare la gestione del traffico che ne risulta.

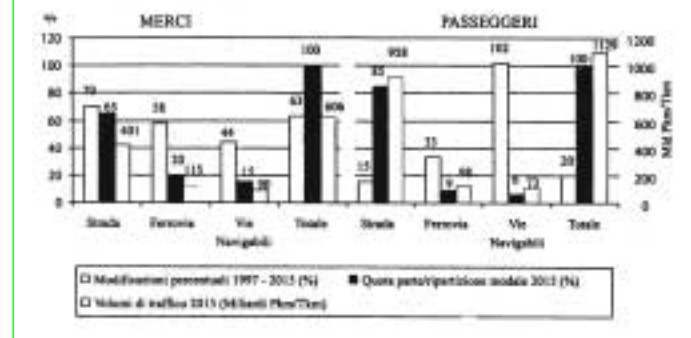
La strada continua a supportare la maggior parte del volume di traffico

Secondo le recenti previsioni sui trasporti per il 2015 – vedi figura 1 – almeno 2/3 della crescita nei volumi di trasporto, sia delle merci sia delle persone, si produrranno in Germania. Sul volume totale delle merci pari a 606 miliardi di tonnellate per km nel 2015, il 65% saranno trasportate su strada. La cifra relativa al trasporto delle persone è ancor più elevata: nel 2015, circa l'85% dei 1.129 miliardi d'utenti per km, utilizzerà anche le strade tedesche.

La politica dei trasporti ha raggiunto notevoli successi in vari campi, in particolare nel miglioramento della qualità e della sicurezza dei trasporti.

Il ricorso alla telematica così come a programmi di cooperazione migliorati per le interfacce tra la ferrovia, la strada, la navigazione fluviale e il traffico aereo, permette di crescere l'efficienza delle modalità di trasporto. Le nuove tecnologie d'informazione e di comunicazione possono ugualmente contribuire a diminuire il traffico. Ma i tassi di crescita previsti potranno essere gestiti solo se la strada apporterà un contributo essenziale assorbendo

Fig. 1 - Previsioni di traffico in Germania
(indicatori "chiave")



la maggior parte di questa crescita. Questo significa che lo sviluppo e la manutenzione della rete stradale saranno di grande importanza anche nel futuro.

Il bilancio delle direttrici stradali federali

Dal 1996, circa 5 miliardi d'euro/anno sono stanziati per le direttrici stradali federali, di cui poco più di 4 miliardi d'euro per investimenti. I crediti di bilancio sono diminuiti di circa 1 miliardo d'euro in confronto alla cifra di 6,1 miliardi d'euro/anno stanziata nel "piano delle necessità" adottato nel 1992. Siccome i fondi richiesti per la manutenzione, la riparazione e gli investimenti aumentano, notevoli riduzioni dovranno essere apportate alle nuove costruzioni e allo sviluppo, a dispetto dell'urgenza di queste necessità. È in questo contesto che bisognerà guardare alla risoluzione da parte dei Ministri dei Trasporti dei Länder, gli Stati Federali, che risale al 1998 e che prevede che ogni anno siano soppressi dal bilancio circa 1,5 miliardi d'euro per nuove costruzioni e sviluppo e 0,5 miliardi d'euro per la manutenzione. In particolare, questo si applica ai vecchi Länder – la ex Germania occidentale - perché sono i nuovi Länder a beneficiare del finanziamento prioritario per i progetti di trasporto stradale dell'Unità tedesca (volume d'investimento totale circa 15 miliardi d'euro tra il 1991 e il 2008). Solamente dal 2001, la situazione finanziaria vedrà un miglioramento decisivo nella costruzione delle grandi strade federali. Il bilancio federale adottato dal Parlamento tedesco prevede, per il 2001, spese per 5,5 miliardi d'euro e la pianificazione a medio termine è ugualmente basata su un aumento stimato di 5,8 miliardi d'euro entro il 2003. Malgrado ciò, la contraddizione tra gli investimenti necessari nel settore dei trasporti e le risorse di finanziamento limitate, rappresenterà un incitamento considerevole nella ricerca di nuovi metodi di finanziamento.

Finanziamento privato delle grandi arterie stradali in Germania Normative, situazione attuale, prospettive

Concorrenza e riduzione del coinvolgimento governativo

Oltre alla speranza di poter ricorrere a nuove possibilità di finanziamento per le grandi strade federali, esistono altri argomenti in favore della privatizzazione. I profitti attesi nell'efficienza se il progetto è portato a termine dal settore privato, costituiscono un ruolo importante. Sono condizione preliminare, le strutture private del settore, con una concorrenza tra i gestori privati e la volontà dei gestori privati di assumersi rischi. Inoltre, l'utente delle infrastrutture di trasporto può aspettarsi di trarre vantaggi da un'offerta di servizi più estesa.

L'accordo di coalizione del Governo federale raccomanda il concetto di uno "Stato catalizzatore". In questo contesto, l'obiettivo è di ridurre il debito pubblico e l'indebitamento addizionale dello Stato se non addirittura l'annullamento completo del deficit. La riduzione del coinvolgimento dello Stato nei ruoli chiave indispensabili è una conseguenza logica di questo principio ed uno scopo dichiarato.

FINANZIAMENTO PRIVATO

Pre-finanziamento privato

Il primo passo verso un'integrazione del settore privato nell'investimento d'infrastrutture di trasporto, è stato fatto grazie ad un modello di pre-finanziamento privato. In seguito a decisioni del Governo, il Parlamento tedesco ha adottato, nel quadro dell'adozione del bilancio federale del 1994, un insieme di 12 progetti pilota nel settore delle grandi strade federali, il cui volume globale d'investimento si aggira intorno ai 2,2 miliardi d'euro con pre-finanziamento da investitori privati. Nel 1998, si sono aggiunti a ciò, 15 altri progetti di costruzione stradale (per la maggior parte by-pass) di un volume d'investimento di circa 0,25 miliardi d'euro. La maggior parte di questi progetti è in corso di realizzazione o terminata.

In tutti i casi, il recupero dei costi sostenuti, dai fondi dello Stato, inizia un anno dopo l'apertura al traffico, sotto forma di 15 versamenti annuali. Il pre-finanziamento privato permette di realizzare progetti isolati in breve tempo. Inoltre, c'è stata la possibilità di testare nuove forme di finanziamento di grandi strade federali da parte del settore privato.

La decisione in favore di un pre-finanziamento privato ha significato la realizzazione più rapida dei progetti, in aggiunta al volume corrente d'investimenti; tuttavia, le necessità di rimborso limiteranno le possibilità d'investimento nei prossimi anni. Per questa ragione, non è previsto di andare oltre i 27 progetti previsti nel bilancio federale.

Il Modello Operatore di ponti, tunnel, passi di montagna e strade federali con caratteristiche simili alle autostrade

L'impegno durevole del settore privato dipenderà in modo decisivo dalla possibilità per il settore privato, di un ri-finanziamento per mezzo dei "Diritti d'Uso". Questa è la condizione indispensabile per un finanziamento indipendente dal bilancio federale. Solamente i pedaggi forniranno la possibilità di affidare la costruzione (ivi compresa la pianificazione), la manutenzione, la gestione ed il finanziamento dei progetti stradali su lunghe distanze, ad investitori privati.

La figura 2 presenta la struttura contrattuale di base.

Fondamenti legali

La legge sul finanziamento privato di strade federali, entrato in vigore il 3 settembre 1994, (Fernstrassenbauprivatfinanzierungsgesetz - FstrPrivFinG), ha stabilito una base giuridica adeguata ad un vero Modello Operatore destinato ad alcuni tipi di progetti di grandi strade federali. Questa legge limita l'applicazione del modello alle nuove costruzioni di:

- ponti, tunnel e passi di montagna sulla rete autostradale e di strade federali;
- strade federali a più corsie e carreggiate separate (strade federali a due corsie le cui caratteristiche assomigliano a quelle di un'autostrada).

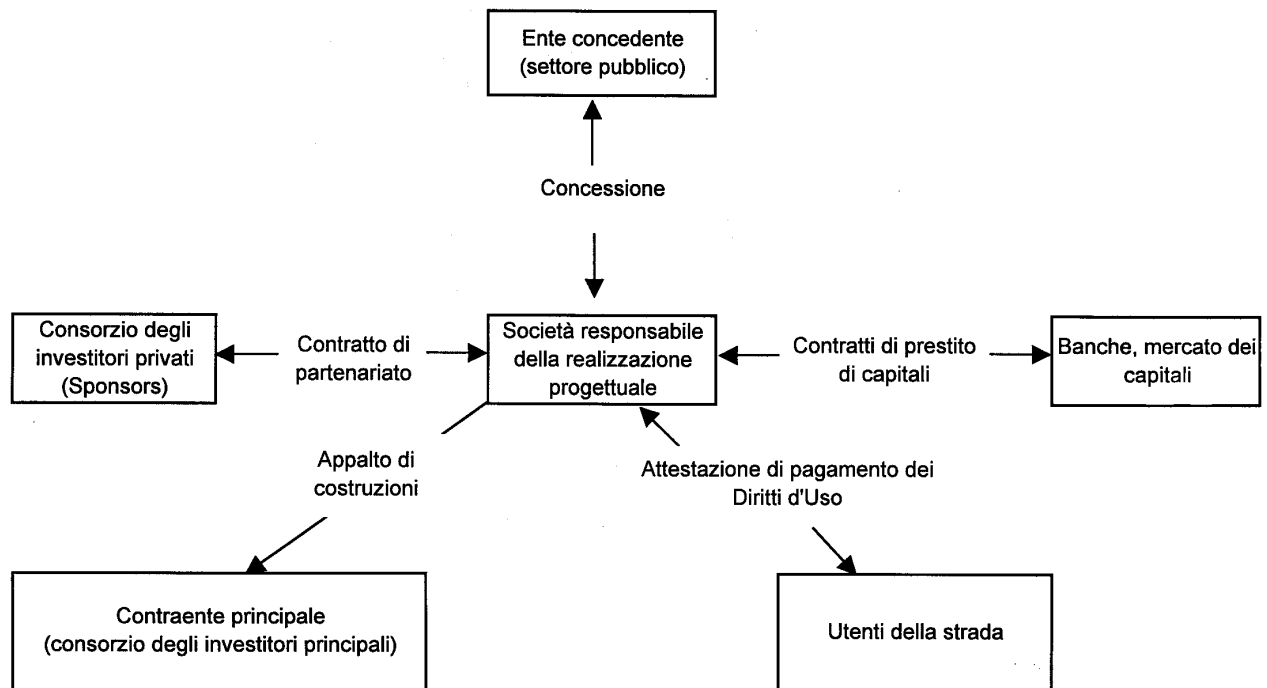
Questa restrizione è il risultato di una normativa comunitaria secondo la quale un pedaggio non può essere percepito contemporaneamente ad un Diritto d'Uso in funzione della durata, per una stessa sezione di strada. Poiché dal 1° gennaio 1995, i veicoli pesanti il cui peso totale autorizzato eccede le 12 tonnellate devono pagare un Diritto d'Uso in funzione della durata dell'utilizzo delle autostrade tedesche (come in Danimarca, Belgio, Lussemburgo e Paesi Bassi, e come anche in Svezia dal 1998), il diritto comunitario autorizza la riscossione di un pedaggio per i progetti citati solo se si applica a tutti i veicoli a motore. La riscossione di un pedaggio, per i veicoli passeggeri e i veicoli commerciali leggeri, che sarebbe possibile in teoria, non è stata presa in considerazione per ragioni legate alla politica dei trasporti e all'accettazione che tale misura avrebbe incontrato.

Concorrenza tra gli investitori privati

Il risultato della restrizione sopra citata è che solo un numero limitato di progetti potenziali potrà essere realizzato dagli investitori privati. Sebbene questo significhi che il contributo alla soluzione dei problemi finanziari della costruzione delle grandi strade federali

Finanziamento privato delle grandi arterie stradali in Germania Normative, situazione attuale, prospettive

Fig. 2 - Struttura delle relazioni contrattuali di base del Modello Operatore



sarà limitato, non bisogna sotto stimare l'importanza di questa legge. È la prima volta che in Germania è utilizzato un vero Modello Operatore, in cui lo Stato si vede sgravato dai costi di costruzione, di finanziamento, di manutenzione e gestione e dove gli investitori privati, agendo sotto la loro responsabilità, hanno la possibilità di beneficiare di una situazione concorrenziale.

All'estero esistono esperienze con Modello Operatore, ma questa legge significa che nuovo terreno è stato aperto nello scenario legale per la costruzione di strade in Germania.

Attività del Ministero delle Costruzioni, dei Trasporti e degli Alloggi in vista di una messa in opera della legge sul finanziamento privato delle grandi strade federali

Studi di fattibilità

Prima di poter realizzare un progetto di gestione o bandire una gara, è necessario che gli studi tecnico-economici diano risultati positivi. Il finanziamento privato di un progetto non potrà essere realizzato con successo, se non nel caso in cui il rapporto tra introiti attesi da pedaggio e costi d'investimento e gestione evidenzia una redditività per l'impresa. Gli studi di fattibilità hanno come

oggetto e come obiettivo una valutazione della fattibilità economica.

Questi studi comprendono le grandi linee della soluzione tecnica, una stima dei costi e degli introiti e una valutazione globale, specialmente dal punto di vista degli investitori.

Lo schema della soluzione tecnica esamina quanto segue:

- le varianti tecniche (per esempio, ponte o tunnel);
- la posizione, le dimensioni e la struttura delle stazioni di pedaggio con riscossione manuale e automatica;
- il concetto d'accesso libero al progetto di pedaggio e l'interconnessione con il resto della rete stradale.

La valutazione dei costi terrà conto di:

- costi di pianificazione e costruzione del progetto;
- costi d'acquisizione fondiaria (facoltativo);
- costi di manutenzione e gestione, ivi compresi i costi riguardanti la riscossione del pedaggio;
- costi di finanziamento.

La stima degli introiti terrà in considerazione:

- il volume di traffico – secondo i tipi di veicolo, i motivi dello spostamento e la sua durata – incluso il traffico che utilizza altre strade per evitare di pagare il pedaggio e, sulla base di questi dati,

Finanziamento privato delle grandi arterie stradali in Germania Normative, situazione attuale, prospettive

- la determinazione dei Diritti d'Uso (autovetture, camion, autobus, altro, e possibilmente utenti frequenti).

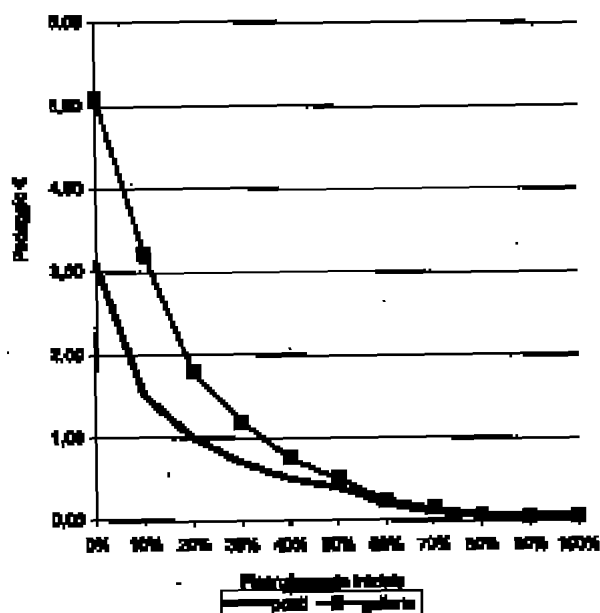
La valutazione globale si compone dei seguenti elementi:

- comparazione degli introiti e delle spese per la durata totale della validità della concessione e per mese e/o per anno (analisi del flusso finanziario);
- valutazione del rischio;
- esigenze particolari delle banche e degli investitori;
- ipotesi del periodo di validità della concessione;
- presentazione delle eventuali necessità di partecipazione finanziaria da parte dello Stato ai costi d'investimento sotto forma di finanziamento iniziale.

Gli studi di fattibilità dei modelli di gestione saranno aggiudicati dai Laender con la partecipazione del Governo Federale. Il risultato dello studio di fattibilità – e specialmente il finanziamento iniziale necessario – costituisce la base decisiva, essenziale per la gara prima della concessione del progetto.

Il pagamento delle sovvenzioni da parte dello Stato permetterà di ridurre il pedaggio richiesto per l'utilizzo della sezione stradale. Per questo motivo, c'è una relazione inversa tra il finanziamento iniziale e l'ammontare del pedaggio: più alto è il finanziamento iniziale, più il pedaggio da introitare sarà minore. Un diagramma di fattibilità è stato elaborato (fig. 3) per illustrare questa relazione per il processo di decisione politica tenendo conto delle varianti tecniche (per esempio, ponte o tunnel).

Fig. 3 - Diagramma di fattibilità



Finanziamento iniziale da parte dello Stato

Nel caso di una redditività economica insufficiente, il Ministero delle Costruzioni, dei Trasporti e degli Alloggi ha lasciato intravedere la possibilità di un finanziamento iniziale da parte dello Stato. Questo significa che un maggior numero di progetti avrà la possibilità di essere realizzato. Comunque, un simile finanziamento iniziale non dovrà in alcun caso comportare un ritorno verso l'iniziativa dello Stato. L'ammontare del finanziamento, quindi, dovrà essere tenuto in considerazione perché criterio di aggiudicazione. Al momento, si stima che questo ammontare non potrà superare il 20% nel caso di un progetto isolato.

Condizione preliminare è sapere se il progetto fa parte delle "necessità prioritarie" iscritte nello Schema Direttivo, dato che solamente in quel caso è legalmente possibile l'utilizzo di fondi di bilancio.

Questo significa che per quei progetti che non rientrano in questo quadro, non si può in principio supporre un finanziamento iniziale.

Ma, nel quadro dell'aggiornamento dello Schema Direttivo, c'è la possibilità di includere sezioni di strade tra le "necessità prioritarie" sulla base di un Modello Operatore.

Modello di contratto di concessione

Per i progetti a venire dove la Federazione assicurerà la realizzazione di opere, è previsto un modello di contratto di concessione che sarà messo a disposizione dei Laender in vista della realizzazione concreta dei progetti. In questo contesto, sarà necessario trattare l'insieme delle domande e dei problemi in diverse tappe di pianificazione, di costruzione e gestione e così come, successivamente alla scadenza del periodo di concessione.

Ciò includerà per esempio le necessarie disposizioni riguardanti:

- allocazione del rischio;
- riscossione di un diritto di utilizzo;
- norme di qualità.

In aggiunta a ciò, bisognerà tenere conto dei criteri specifici dei modelli di gestione per la gara e l'aggiudicazione. Un altro aspetto sarà la regolazione del pedaggio che dovrà essere elaborato separatamente per ciascun progetto.

Nel frattempo, gli aspetti economici, giuridici, tecnici e finanziari sono stati approfonditi da un gruppo esterno di esperti sotto forma di un rapporto completo. Oltre al Comitato Direttivo instaurato in seno al Ministero delle Costruzioni, dei Trasporti e degli Alloggi, un gruppo consultivo, costituito dalle industrie e dalle associazioni interessate, ha potuto avere un dialogo approfondito con gli esperti.

Finanziamento privato delle grandi arterie stradali in Germania

Normative, situazione attuale, prospettive

Per quello che riguarda i risultati, bisogna sottolineare che:

- un gran numero di temi giuridici e di dubbi specifici è stato chiarito;
- si ritiene necessario modificare la legge FstrPrivFinG sotto vari aspetti (tra gli altri, definizioni dei costi).

Ad oggi, il Ministero delle Costruzioni, dei Trasporti e degli Alloggi sta elaborando una revisione della legge sulla base di queste conoscenze al fine di arrivare ad una certezza giuridica per i gestori privati.

Stato dei progetti

Gli studi di fattibilità riguardanti 10 progetti basati su un modello di gestione per un volume d'investimento di circa 2,67 miliardi di euro hanno dato risultati favorevoli o sono ancora in corso (tabella 1).

La strada federale B50n, il viadotto sulla Mosella in Renania-Palatinato, e la strada federale B96n, l'incrocio Strelasund in direzione dell'isola di Rugen in Pomerania occidentale, sono l'oggetto delle dichiarazioni comuni dello Stato federale/Land a riguardo del finanziamento pubblico necessario. Si prevede che la gara per le concessioni avrà luogo nel corso del 2001.

Altri due progetti la cui direzione lavori è assicurata dai Comuni si trovano già ad uno stadio avanzato di realizzazione. Si tratta del tunnel stradale di Warnow, presso Rostock, e del tunnel sotto la Trave a Lübeck. Le concessioni per questi due progetti di tunnel stradali sono già state attribuite. A Rostock, i lavori sono cominciati all'inizio del 2000, il completamento è previsto per la fine del 2002.

Tabella 1

Progetti sulla base di un Modello Operatore conformemente alla legge sul finanziamento privato delle grandi strade federali

n°	Regione	Intervento	Lunghezza km	Costi di costruzione stimati (Milioni di euro)	Situazione
A) Governo federale come ente realizzatore dell'opera					
1	BW	A8 - Svincolo Mühlhausen - Svincolo Hohenstadt (nuovo), salita al monte Jura	8,0	245	Studio di fattibilità in corso
2	SH/NI	A20 Tunnel stradale dell'Elbe a nord-ovest di Hambourg	9,0	511	Studio di fattibilità realizzato per una variante parziale, fino ad ora nessun itinerario selezionato
3	BE	A100 Triangolo Neukölin - Svincolo Frankfurter Allee	6,0	614	Studio di fattibilità in fase di completamento
4	HH	A252 Collegamento fra due porti	6,5	414	Studio di fattibilità in corso
5	HB	A281 Attraversamento della Weser	4,4	237	Altre richieste con mandato di pianificazione: studio di fattibilità in corso
6	BY	B21 Tunnel di Kirchholz a Bad Reichenhall	3,7	77	Studio di fattibilità in corso
7	RP	B50n Viadotto sulla Mosella	19,4	131	Studio di fattibilità terminato: dichiarazione comune della Federazione e del Land firmata, pianificazione convenzionale(*)
8	MV	B96n attraversamento dello Strelasund in direzione dell'Isle de Rügen	4,0	89	Studio di fattibilità terminato: dichiarazione comune della Federazione e del Land firmata, pianificazione convenzionale(*)
8 progetti			61,0	2.318	
B) Autorità locale come ente realizzatore					
1	SH	B75/B104 Nuova costruzione di un tunnel stradale da la Trave a Lübeck	0,8	141	Consorzio Hochtief/Bilfinger-Berger come concessionario; concorso di idee(**)
2	MW	B103 Tunnel stradale da Warnow a Rostock	4,0	215	Concessionario Bouygues; 1° colpo di piccone il 2/12/1999, concorso di idee(**)
2 progetti			4,8	356	
C) Totale			10 progetti	65,8	2.674

(*) La gara d'appalto per la concessione avviene esclusivamente sulla base di un dossier d'approvazione del progetto.

(**) L'aggiudicazione della concessione avviene preliminarmente alla pianificazione e all'inizio della procedura d'applicazione del progetto.

Finanziamento privato delle grandi arterie stradali in Germania Normative, situazione attuale, prospettive

Varianti della concessione

In principio, per i progetti sono possibili due varianti di modello di gestione. Queste varianti differiscono nella fase temporale di aggiudicazione della concessione, e conseguentemente, nel volume d'incarichi conferiti al settore privato. In caso di "pianificazione convenzionale", l'Amministrazione stradale abitualmente si fa carico della pianificazione fino all'approvazione del progetto, mentre nel cosiddetto caso di "concorso d'idee", la partecipazione dell'Amministrazione si limita agli studi preliminari. In quest'ultimo caso, il settore privato, da una parte, ha un margine di manovra considerevolmente più grande per la pianificazione del progetto e l'apporto d'idee proprie, dall'altra, deve assumersi i rischi addizionali. Tra questi rischi figura soprattutto l'incertezza per quanto riguarda il periodo d'ottenimento del permesso di costruzione. Inoltre, è solamente al momento dell'approvazione del progetto che si potrà dare un giudizio definitivo sui costi reali per l'investitore. È solo in quel momento che i dati precisi risultanti dalla procedura d'approvazione del progetto, saranno

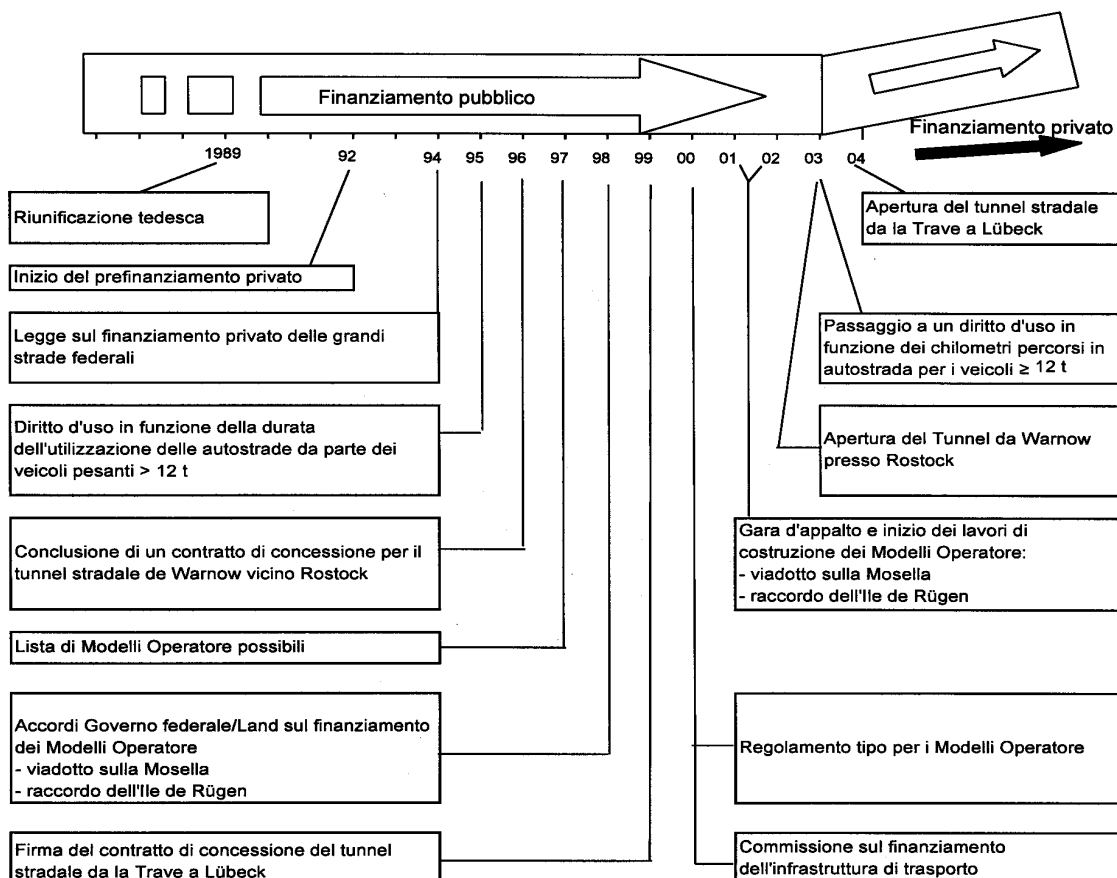
disponibili. La perizia di cui sopra, raccomanda quindi di attribuire le concessioni nel caso di "concorso d'idee" solo nel momento in cui la procedura di scelta del tracciato è stata completata.

Per quello che riguarda i progetti per i quali i comuni assicurano la direzione lavori (tunnel stradale di Warnow vicino a Rostock e tunnel stradale della Trave a Lübeck), si procederà conformemente al "concorso d'idee" mentre gli altri due progetti sotto la responsabilità della Federazione (viadotto sulla Mosella e l'incrocio Strelasund) saranno realizzati nel quadro della "pianificazione convenzionale".

PROSPETTIVE DELL'EVOLUZIONE DEL FINANZIAMENTO PRIVATO IN GERMANIA

La figura 4 presenta le attività attuali e prevedibili nel campo del finanziamento privato delle grandi strade federali.

Fig. 4 - Cronologia del finanziamento privato nella costruzione delle grandi strade federali



Finanziamento privato delle grandi arterie stradali in Germania Normative, situazione attuale, prospettive

Modifica della procedura di selezione

I progetti basati su Modello Operatore attualmente esistenti, sono stati selezionati dopo l'adozione dello Schema Direttivo del 1992. Quindi, il Modello Operatore non ha ancora avuto un ruolo per la determinazione delle modalità di questo Schema Direttivo. Gli accordi con i Laender sui progetti con tali modelli di gestione non sono stati conclusi perché, in alcuni casi, le restrizioni di bilancio impedivano la realizzazione dei progetti stessi. Se la priorità dei progetti è minima, in molti casi, anche il profitto del gestore privato è conseguentemente minimo. Per ribaltare questa situazione, bisognerà pensare, nella revisione dello Schema Direttivo, a prevedere un finanziamento privato, se possibile, per i progetti prioritari. I fondi d'investimento dello Stato che non saranno utilizzati per questa ragione potranno quindi essere destinati ad altri fini.

Un modello di gestione particolare in vista dell'ampliamento delle autostrade da 4 a 6 corsie

A partire dal 2003 sarà introdotto in Germania, il Diritto d'Uso sulle autostrade per i veicoli pesanti (=12 t) calcolato in funzione del chilometraggio percorso. Questo permetterà di introdurre, senza regolamentazione legale supplementare, un modello di gestione a finanziamento privato con le seguenti caratteristiche:

- i pedaggi provenienti dai Diritti d'Uso imputabili ai mezzi pesanti che utilizzeranno le autostrade da ampliare saranno trasferiti al gestore privato;
- i costi dell'infrastruttura imputabili ai veicoli leggeri che utilizzeranno le autostrade in questione, saranno versati, sotto forma di finanziamento iniziale, dalle spese di bilancio della costruzione stradale (circa il 50% dei costi di costruzione tradizionali).

Questo permetterà di creare un Modello Operatore che non implicherà un ulteriore pedaggio per i mezzi pesanti. Questo modello è indipendente dalla legge sulla costruzione ed il finanziamento delle grandi strade federali da parte del settore privato e dipende dalla soppressione del Diritto d'Uso calcolato in funzione del tempo di utilizzo e dall'introduzione del Diritto d'Uso calcolato in funzione del chilometraggio percorso. Le condizioni marginali supplementari applicabili ai primi progetti pilota, sono in fase di studio.

Proposte della Commissione Governativa

Al fine di raccogliere la più grande e possibile varietà d'idee per nuove possibilità di finanziamento, il Governo federale nel 1999 ha incaricato una Commissione

indipendente di ricercare e rendere espliciti nuovi modelli di finanziamento delle infrastrutture di trasporto. La Commissione ha presentato alcune proposte nel suo rapporto finale del 5 settembre 2000¹.

Il principio di base e la visione principale della Commissione sono di passare da un finanziamento "da bilancio" ad uno "dall'utente". La Commissione si aspetta più continuità, aumenti delle risorse finanziarie e ulteriori elementi strutturali per stimolare il sistema di finanziamento.

Altre importanti raccomandazioni dal settore stradale sono:

1. le grandi strade federali devono essere concesse a società finanziarie di diritto privato;
2. le possibilità di finanziamento privato sulla base del modello di gestione dovranno essere messe pienamente a profitto.

Secondo la prima opinione del Governo federale nel "Rapporto sui Trasporti 2000", le proposte della Commissione sulla creazione di una società di finanziamento saranno esaminate rapidamente e in vista di risultati tangibili. In ogni caso, indicano una possibilità che deve essere discussa in dettaglio.

La proposta della Commissione, che mira ad un'estensione a breve termine della legge sul finanziamento privato delle grandi strade federali e all'insieme dei progetti di costruzione e manutenzione della rete, incontra un grande interesse. Il Ministero delle Costruzioni, dei Trasporti e degli Alloggi prevede di sfruttare a fondo le possibilità di questa proposta, cioè il finanziamento privato e la partecipazione di terzi al finanziamento. Per ragioni di diritto comunitario, l'estensione della legge alla costruzione di sezioni autostradali, sarà possibile dopo la conversione da diritto di utilizzo in base alla durata dell'utilizzo a un diritto di utilizzo in base al percorso effettuato dai mezzi pesanti, a partire dal 2003. ■

¹ Per altre informazioni consultare <http://mbvbw.de>

La nuova convenzione-tipo Aiscat-Polizia della Strada

(continuazione dalla prima pagina)

Gli andamenti favorevoli della sinistrosità registrati negli ultimi quindici anni – che hanno visto scendere il tasso di mortalità dall'1,57 del 1985 allo 0,84 del 2000 - sono certamente da ricollegarsi a numerosi fattori, anche se non tutti misurabili: tra questi, il miglioramento, tecnico e gestionale, della rete affidata alle nostre cure, il progressivo ammodernamento e miglioramento del parco veicolare circolante, i controlli.

Sotto quest'ultimo profilo – ma anche attraverso la maggiore visibilità degli uomini in divisa, che la nuova convenzione intende promuovere – il ruolo della Polizia stradale si rivela fondamentale. Sappiamo tutti che lì dove i controlli sono più assidui e mirati, i risultati non tardano a mancare, e si traducono in minore sinistrosità, maggiore fluidità, più sicurezza.

Ecco perché guardiamo con particolare fiducia ai contenuti del nuovo schema di convenzione, radicalmente innovativo rispetto ai rapporti in corso, che risalgono agli anni '70, e che, pur avendo dato tanti risultati sotto il profilo della sicurezza, andavano adeguatamente rivisitati per tener conto, anche sotto il profilo dei moduli operativi, delle diverse, complesse caratteristiche che è andata via via assumendo la mobilità in autostrada.

Dalla nuova convenzione, ispirata a sani criteri di produttività ed efficienza, ci attendiamo, tutti, ulteriori risultati positivi. A ciò concorrerà, ne siamo certi, anche il meccanismo della indennità e non tanto per il pur importante segmento di essa ricollegabile al tasso di sinistrosità, quanto, e soprattutto, per la “fidelizzazione” al servizio in autostrada che, con altro segmento, si intende opportunamente stimolare.

Il rapido succedersi delle risorse umane nei servizi di polizia stradale si è spesso, anche se solo in certi quadranti, tradotto in un obiettivo limite alla professionalità, se non corroborata dall'esperienza che matura sul campo.

La spinta verso la fidelizzazione intende contrastare il fenomeno perché ad essa sicuramente consegue una maggiore, intrinseca sicurezza a favore degli utenti ma anche – e questo ci interessa molto da vicino – a favore degli stessi operatori.

Avremo così: una maggiore visibilità della funzione di pattugliamento; una più efficace integrazione degli agenti di Pubblica Sicurezza con il personale delle Concessionarie addetto al traffico; avremo la condivisione del TIG, il Tasso di Incidentalità Globale. Questo è un obiettivo che va perseguito con forza e prioritariamente, anche perché l'unione dell'esperienza reciproca è un moltiplicatore di sicurezza per gli utilizzatori.

Sicurezza a favore degli operatori: questo è un aspetto del nostro lavoro che ci sta particolarmente a cuore.

Troppe volte, ormai, abbiamo chinato reverenti il capo di fronte ai caduti nell'adempimento del loro dovere. Memori anche di ciò ci siamo trovati perfettamente in linea con i Colleghi della Polizia nell'andare a privilegiare la professionalità e l'anzianità nel servizio, consapevoli che ad esse consegue una maggiore tutela della vita.

Sicurezza. Questo è uno degli obiettivi assolutamente prioritari anche dell'Unione Europea, recentemente ribadito dal libro bianco sui trasporti adottato nelle scorse settimane dalla Commissione.

La riduzione del 40 per cento dei morti in incidenti stradali con orizzonte il 2010 è un traguardo che, a livello europeo, deve impegnare tutti gli Stati.

Ciò comporta PREVENZIONE e REPRESSIONE.

Le leggi ed i codici vanno rispettati. Occorre PREVENIRE, evitando i Sovraccarichi, regolamentando meglio le Merci Pericolose ed i Trasporti Eccezionali. Occorre anche REPRIMERE, combattendo le Frodi da Pedaggio, facendo rispettare i Limiti di Velocità ed il Divieto di Sorpasso.

Per quanto riguarda le nostre infrastrutture l'andamento della sinistrosità degli ultimi anni ci conforta e ci stimola a proseguire gli sforzi quotidiani in questa direzione, intensificando le sinergie già da tempo in essere con il servizio di polizia stradale cui spetta istituzionalmente il ruolo determinante di far rispettare le norme del codice della strada dettate a tale importante fine.

Le Concessionarie stanno investendo centinaia di miliardi per migliorare il complesso infrastrutturale: pavimentazioni drenanti, barriere fonoassorbenti, spartitraffico protettivi, gallerie sicure.

Lavoriamo ed investiamo sollecitati dal maggiore utilizzo delle tecnologie disponibili, per implementare la sicurezza, l'informazione e per intensificare i controlli. Anche su questo versante è piena, e non da oggi, la comunanza di visioni strategiche e di attività tra Polizia e gestori di autostrade: lo abbiamo verificato in sede di contrasto del grave fenomeno, per fortuna oggi sopito, del lancio dei sassi dai cavalcavia. Lo abbiamo verificato in sede di prospettate modifiche alle norme del codice della strada sul fronte dei controlli da remoto. Lo stiamo verificando in sede di aggiornamento comune della banca dati sull'infortunistica e sulle infrazioni recidivanti.

Dalla nuova convenzione, ma ancora di più, dalla sostanziale comunanza di visioni ed obiettivi su tutti i fenomeni che interessano la mobilità in autostrada ci aspettiamo ulteriori risultati.

Così come ci aspettiamo – sapendo di trovare una corretta e disponibile interlocuzione con la Polizia stradale – un'azione mirata e fruttuosa a favore della sicurezza in generale, anche, cioè, quella che consegue

La nuova convenzione-tipo Aiscat-Polizia della Strada

alla prevenzione ed alla repressione di fenomeni criminosi che spesso in questa città lineare che è l'autostrada trovano modo di manifestarsi.

Professionalità, esperienza e tecnologia sono armi sicuramente efficaci su questo fronte altrettanto importante.

Un altro, purtroppo, si deve aggiungere.

È quello della sicurezza delle infrastrutture in generale e, soprattutto, di strutture puntuali quali viadotti e gallerie.

È un fronte nuovo che si è aperto in America dopo la immane tragedia dell'11 settembre, i cui ulteriori effetti potrebbero essere destinati a farsi sentire per molti anni a venire.

La risposta che tutti i Governi si sono immediatamente attrezzati a dare sotto il profilo della prevenzione per scongiurare altre manifestazioni di insana follia riguarda tutte le infrastrutture del trasporto, per la strategicità che le connota in relazione alla loro funzione insostituibile per l'economia.

Al di là degli strumenti, delle risorse, dei modelli operativi, che il nostro Governo ha già individuato per la migliore tutela di obiettivi strategici, la Polizia Stradale vedrà certamente ampliati, a questi fini, i suoi già gravosi compiti.

In questo contesto, la visibilità di cui parlavo prima avrà anche la funzione, importantissima, di assicurare gli utilizzatori, sottolineando la vigile presenza dello Stato. Per quanto ci riguarda, noi siamo pronti a collaborare, come sempre, con le forze di polizia. I nostri operatori, in particolare gli Ausiliari della viabilità che, grazie alle intese con il Ministero dell'Interno, abbiamo messo in campo per affiancare, nel rispetto delle autonomie e competenze di ciascuno, la Polizia Stradale, potranno fornire ulteriori contributi operativi.

Per la loro individuazione sarà opportuno convocare quanto prima possibile quel tavolo tecnico di concertazione che è stato istituito per l'analisi dei temi

di comune interesse e dal quale sono stati messi a punto gli atti che oggi ci accingiamo a sottoscrivere, con un proficuo ed apprezzato lavoro istruttorio, ottimamente coordinato, per la Polizia, dal dottor De Luca e, per l'AISCAT, dal dott. Occhetto.

Di queste solerti preoccupazioni è frutto anche la Dichiarazione di intenti.

Essa, testimoniando la dinamicità dei rapporti tra Polizia della Strada e gestori autostradali e la loro voglia di fare per ottimizzare lo svolgimento delle rispettive attività d'istituto, già individua particolari campi di analisi congiunta.

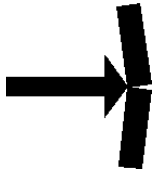
Tra essi merita segnalarne uno: la gestione delle emergenze ricercando anche – così si esprime la Dichiarazione – “un più funzionale rapporto con le strutture di Protezione civile e particolarmente con il Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco”.

È un tema, questo, che, per la crescita tumultuosa dei traffici e per la congestione di tratte sempre più estese della rete è diventato centrale e si impone con sempre maggiore frequenza e per il quale, grazie agli indirizzi ed alle direttive di coordinamento tra diverse Autorità dipendenti che potranno venire dal Ministro dell'Interno, ed a sue iniziative con altri Dicasteri, potranno individuarsi più mirati modelli operativi in grado di attenuare, per quanto possibile, i gravi e diseconomici disagi per gli utilizzatori che ogni interruzione di circolazione inevitabilmente comporta.

Concludo sottolineando con compiacimento l'animus costruttivo e lo spirito di servizio che ha animato la Polizia Stradale ed i Concessionari autostradali nella definizione dei nuovi strumenti regolatori dei rapporti tra le parti.

Con lealtà, trasparenza ed immutato spirito di servizio, ne sono certo, le parti daranno adempimento a questi nuovi strumenti regolatori.

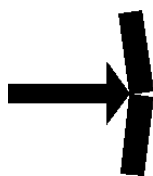
Grazie. ■



Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

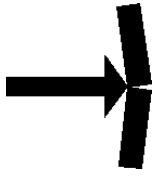
AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti								Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totale				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
TRAFORO DEL MONTE BIANCO (*)	leggeri	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	pesanti	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	km. 5,8	totale numero per 100 mil. di veic.-km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TRAFORO DEL GRAN S. BERNARDO	leggeri	numero	3	3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	pesanti	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	km. 12,8	totale numero per 100 mil. di veic.-km	3	3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TRAFORO DEL FREJUS	leggeri	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	pesanti	numero	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	km. 6,8	totale numero per 100 mil. di veic.-km	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SARRE-TRAFORO-M.TE BIANCO (tratto Sarre-Morgex)	leggeri	numero	1	6	1	6	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-	-	-
	pesanti	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	km. 20,0	totale numero per 100 mil. di veic.-km	1	6	1	6	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-	-	-
TORINO-BARDONECCHIA	leggeri	numero	43	19	43	19	-	-	-	-	13	2	13	2	-	-	-	-
	pesanti	numero	12	17	12	17	-	-	-	-	2	4	2	4	-	-	-	-
	km. 72,4	totale numero per 100 mil. di veic.-km	55	36	55	36	-	-	-	-	15	6	15	6	-	-	-	-
QUINCINETTO-AOSTA	leggeri	numero	30	19	30	19	-	-	-	-	13	7	13	7	-	-	-	-
	pesanti	numero	5	4	5	4	-	-	-	-	1	1	1	1	-	-	-	-
	km. 59,5	totale numero per 100 mil. di veic.-km	35	23	35	23	-	-	-	-	14	8	14	8	-	-	-	-
TORINO-IVREA-QUINCINETTO	leggeri	numero	21	30	21	30	-	-	-	-	20	16	20	16	-	-	-	-
	pesanti	numero	6	7	6	7	-	-	-	-	10	8	10	8	-	-	-	-
	km. 51,2	totale numero per 100 mil. di veic.-km	27	37	27	37	-	-	-	-	30	24	30	24	-	-	-	-
IVREA-SANTHÌÀ	leggeri	numero	6	13	6	13	-	2	-	2	11	8	11	8	-	2	-	2
	pesanti	numero	1	5	1	5	-	-	-	-	14	-	14	-	-	-	-	-
	km. 23,6	totale numero per 100 mil. di veic.-km	7	18	7	18	-	2	-	2	25	8	25	8	-	2	-	2
TORINO-SAVONA	leggeri	numero	51	60	51	60	4	-	4	-	48	41	48	41	4	-	4	-
	pesanti	numero	8	9	8	9	-	-	-	-	6	7	6	7	-	-	-	-
	km. 130,9	totale numero per 100 mil. di veic.-km	59	69	59	69	4	-	4	-	54	48	54	48	4	-	4	-

(*) Chiuso provvisoriamente al traffico dal 24-3-1999



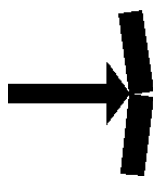
Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti								Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totale				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7) km. 83,7	leggeri	numero	152	120	152	120	-	-	-	-	49	31	49	31	-	-	-	-
	pesanti	numero	37	32	37	32	-	1	-	1	6	14	6	14	-	1	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	189 101	152 80	189 101	152 80	-	0,52	-	0,52	55 29	45 24	55 29	45 24	-	0,52	-	0,52
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona T. e coll. con Santhià) km. 161,2	leggeri	numero	78	55	78	55	1	-	-	-	33	23	33	23	1	-	1	-
	pesanti	numero	16	11	16	11	-	-	-	-	4	9	4	9	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	94 50	66 36	94 50	66 36	0,53	-	0,53	-	37 20	32 17	37 20	32 17	0,53	-	0,53	-
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO km. 77,7	leggeri	numero	279	239	279	239	3	6	3	6	168	153	168	153	5	6	5	6
	pesanti	numero	68	46	68	46	-	-	-	-	22	14	22	14	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	347 71	285 60	347 71	285 60	0,62	1,26	0,62	1,26	190 39	167 35	190 39	167 35	5 1,03	6 1,26	5 1,03	6 1,26
DIRAMAZIONE A8/A26 km. 24,0	leggeri	numero	29	17	29	17	-	-	-	-	11	3	11	3	-	-	-	-
	pesanti	numero	1	4	1	4	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	30 30	21 21	30 30	21 21	-	-	-	-	11 11	4 4	11 11	4 4	-	-	-	-
MILANO-SERRAVALLE km. 86,3	leggeri	numero	111	93	111	93	-	1	-	1	46	46	46	46	-	1	-	1
	pesanti	numero	14	16	14	16	-	-	-	-	4	1	4	1	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	125 46	109 42	125 46	109 42	-	0,38	-	0,38	50 18	47 18	50 18	47 18	-	0,38	-	0,38
GENOVA-SERRAVALLE km. 50,0	leggeri	numero	138	145	138	145	2	-	2	-	22	31	22	31	2	-	2	-
	pesanti	numero	44	33	44	33	-	1	-	1	4	4	4	4	-	1	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	182 146	178 144	182 146	178 144	1,60	0,81	1,60	0,81	26 21	35 28	26 21	35 28	1,60	0,81	1,60	0,81
MILANO-BOLOGNA km. 192,1	leggeri	numero	454	300	454	300	8	6	8	6	186	180	186	180	8	7	8	7
	pesanti	numero	172	131	172	131	3	5	3	5	70	62	70	62	5	7	5	7
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	626 56	431 40	626 56	431 40	0,98	1,03	0,98	1,03	256 23	242 23	256 23	242 23	13 1,16	14 1,31	13 1,16	14 1,31
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona) km. 224,0	leggeri	numero	222	183	222	183	-	2	-	2	60	37	60	37	-	2	-	2
	pesanti	numero	43	41	43	41	-	2	-	2	5	10	5	10	-	2	-	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	265 46	224 41	265 46	224 41	-	0,73	-	0,73	65 11	47 8	65 11	47 8	-	0,73	-	0,73
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena) km. 90,0	leggeri	numero	111	91	111	91	2	1	2	1	54	51	54	51	2	1	2	1
	pesanti	numero	31	19	31	19	1	1	1	1	9	10	9	10	1	1	1	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	142 50	110 40	142 50	110 40	1,05	0,73	1,05	0,73	63 22	61 22	63 22	61 22	1,05	0,73	1,05	0,73



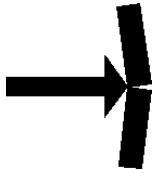
Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti								Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totale				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene Rocchette)	leggeri	numero	11	8	11	8	-	-	-	-	7	2	7	2	-	-	-	-
		pesanti	numero	7	5	7	5	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1
	km. 36,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	18	13	18	13	1,61	1,71	1,61	1,71	9	3	9	3	1,61	1,71	1,61
PARMA-LA SPEZIA	leggeri	numero	71	72	71	72	-	-	-	-	26	19	26	19	-	-	-	-
		pesanti	numero	26	21	26	21	1	-	1	-	2	8	2	8	1	-	1
	km. 101,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	97	93	97	93	0,72	-	0,72	-	28	27	28	27	0,72	-	0,72
BOLOGNA-PADOVA	leggeri	numero	173	163	173	163	2	1	2	1	60	50	60	50	3	2	3	2
		pesanti	numero	77	78	77	78	-	1	-	1	23	38	23	38	-	1	-
	km. 127,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	250	241	250	241	2	2	2	2	83	88	83	88	3	3	3
BOLOGNA-ANCONA	leggeri	numero	586	420	586	420	6	4	6	4	266	204	266	204	9	4	9	4
		pesanti	numero	189	163	189	163	1	6	1	6	63	92	63	92	1	6	1
	km. 236,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	775	583	775	583	7	10	7	10	329	296	329	296	10	10	10
RACCORDO DI RAVENNA	leggeri	numero	14	4	14	4	-	-	-	-	13	1	13	1	-	-	-	-
		pesanti	numero	3	4	3	4	-	-	-	-	1	3	1	3	-	-	-
	km. 29,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	17	8	17	8	-	-	-	-	14	4	14	4	-	-	-
TORINO-MILANO	leggeri	numero	132	125	132	125	4	6	4	6	119	102	119	102	5	9	5	9
		pesanti	numero	70	56	70	56	2	1	2	1	31	23	31	23	2	4	2
	km. 127,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	202	181	202	181	6	7	6	7	150	125	150	125	7	13	7
MILANO-BRESCIA	leggeri	numero	297	253	297	253	4	7	4	7	186	213	186	213	4	12	4	12
		pesanti	numero	107	102	107	102	1	1	1	1	49	35	49	35	1	1	1
	km. 93,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	404	355	404	355	5	8	5	8	235	248	235	248	5	13	5
BRESCIA-PADOVA	leggeri	numero	172	156	172	156	3	3	3	3	112	106	112	106	5	4	5	4
		pesanti	numero	129	141	129	141	-	3	-	3	24	33	24	33	-	4	-
	km. 146,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	301	297	301	297	3	6	3	6	136	139	136	139	5	8	5
PADOVA-(VE) MESTRE	leggeri	numero	49	35	49	35	-	-	-	-	19	4	19	4	-	-	-	-
		pesanti	numero	28	13	28	13	-	-	-	-	2	5	2	5	-	-	-
	km. 23,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	77	48	77	48	-	-	-	-	21	9	21	9	-	-	-
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano)	totale	numero	252	174	252	174	4	5	4	5	68	57	68	57	5	6	5	6
		per 100 mil. di veic.-km	78	61	78	61	-	-	-	-	8	5	8	5	-	-	-	-
	km. 180,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	330	235	330	235	4	5	4	5	76	62	76	62	5	6	5



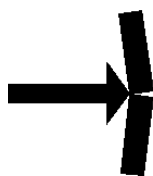
Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti								Persone coinvolte in incidenti								
			Totali				Mortali				Totale				Morti				
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	
(VE) MESTRE-BELLUNO (Pian di Vedoià)	km. 82,2	leggeri	numero	84	84	84	84	1	-	1	-	37	17	37	17	1	-	1	-
		pesanti	numero	11	24	11	24	-	-	-	-	2	3	2	3	-	-	-	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	95	108	95	108	1	-	1	-	39	20	39	20	1	-	1	-
				64	75	64	75	0,67	-	0,67	-	26	14	26	14	0,67	-	0,67	-
UDINE-TARVISIO	km. 101,2	leggeri	numero	40	36	40	36	-	1	-	1	10	7	10	7	-	1	-	1
		pesanti	numero	24	21	24	21	1	1	1	1	4	2	4	2	1	1	1	1
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	64	57	64	57	1	2	1	2	14	9	14	9	1	2	1	2
				60	56	60	56	0,93	1,95	0,93	1,95	13	9	13	9	0,93	1,95	0,93	1,95
TORINO-PIACENZA	km. 164,9	leggeri	numero	142	114	142	114	2	3	2	3	71	66	71	66	3	3	3	3
		pesanti	numero	96	83	96	83	-	-	-	-	15	12	15	12	-	-	-	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	238	197	238	197	2	3	2	3	86	78	86	78	3	3	3	3
				57	49	57	49	0,48	0,75	0,48	0,75	21	19	21	19	0,72	0,75	0,72	0,75
PIACENZA-BRESCIA (e dir. per Fiorenzuola)	km. 88,6	leggeri	numero	43	43	43	43	-	1	-	1	22	26	22	26	-	3	-	3
		pesanti	numero	21	33	21	33	-	-	-	-	5	16	5	16	-	-	-	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	64	76	64	76	-	1	-	1	27	42	27	42	-	3	-	3
				36	46	36	46	-	0,60	-	0,60	15	25	15	25	-	1,81	-	1,81
VENTIMIGLIA-SAVONA	km. 113,3	leggeri	numero	65	67	65	67	1	-	1	-	46	65	46	65	2	-	2	-
		pesanti	numero	21	36	21	36	-	-	-	-	2	1	2	1	-	-	-	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	86	103	86	103	1	-	1	-	48	66	48	66	2	-	2	-
				36	43	36	43	0,42	-	0,42	-	20	28	20	28	0,85	-	0,85	-
SAVONA-GENOVA	km. 45,5	leggeri	numero	154	120	154	120	-	1	-	1	28	30	28	30	-	1	-	1
		pesanti	numero	37	41	37	41	1	-	1	-	5	2	5	2	1	-	1	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	191	161	191	161	1	1	1	1	33	32	33	32	1	1	1	1
				107	90	107	90	0,56	0,56	0,56	0,56	18	18	18	18	0,56	0,56	0,56	0,56
GENOVA-SESTRI L.	km. 48,7	leggeri	numero	104	118	104	118	-	1	-	1	27	25	27	25	-	1	-	1
		pesanti	numero	19	29	19	29	2	-	2	-	10	6	10	6	2	-	2	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	123	147	123	147	2	1	2	1	37	31	37	31	2	1	2	1
				67	79	67	79	1,09	0,54	1,09	0,54	20	17	20	17	1,09	0,54	1,09	0,54
SESTRI L.-LIVORNO (con dir. per La Spezia)	km. 133,4	leggeri	numero	149	148	149	148	3	-	3	-	26	52	26	52	3	-	3	-
		pesanti	numero	70	61	70	61	3	-	3	-	17	12	17	12	3	-	3	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	219	209	219	209	6	-	6	-	43	64	43	64	6	-	6	-
				68	66	68	66	1,87	-	1,87	-	13	20	13	20	1,87	-	1,87	-
LIVORNO-CIVITAVECCHIA (tratto Livorno-Rosignano M.)	km. 36,6	leggeri	numero	15	12	15	12	-	-	-	-	2	3	2	3	-	-	-	-
		pesanti	numero	11	5	11	5	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-	-	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	26	17	26	17	-	-	-	-	4	3	4	3	-	-	-	-
				71	53	71	53	-	-	-	-	11	9	11	9	-	-	-	-
VIAREGGIO-LUCCA	km. 21,5	leggeri	numero	49	38	49	38	-	1	-	1	15	11	15	11	-	1	-	1
		pesanti	numero	24	10	24	10	-	-	-	-	5	2	5	2	-	-	-	-
		totale	numero per 100 mil. di veic.-km	73	48	73	48	-	1	-	1	20	13	20	13	-	1	-	1
				165	109	165	109	-	2,27	-	2,27	45	30	45	30	-	2,27	-	2,27



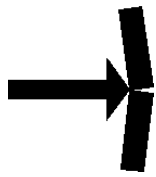
Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti								Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totale				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
BOLOGNA-FIRENZE	leggeri	numero	239	234	239	234	1	1	1	1	78	72	78	72	1	1	1	1
	pesanti	numero	104	90	104	90	1	1	1	1	29	25	29	25	1	1	1	1
	km. 91,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	343	324	343	324	2	2	2	2	107	97	107	97	2	2	2
FIRENZE-PISA N.	leggeri	numero	210	170	210	170	-	2	-	2	74	101	74	101	-	2	-	2
	pesanti	numero	45	43	45	43	-	-	-	-	11	12	11	12	-	-	-	-
	km. 81,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	255	213	255	213	-	2	-	2	85	113	85	113	-	2	-
FIRENZE-ROMA	leggeri	numero	384	407	384	407	2	4	2	4	174	160	174	160	2	4	2	4
	pesanti	numero	161	181	161	181	3	1	3	1	48	42	48	42	7	1	7	1
	km. 273,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	545	588	545	588	5	5	5	5	222	202	222	202	9	5	9
COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	36	39	36	39	1	-	1	-	9	23	9	23	1	-	1	-
	pesanti	numero	13	13	13	13	-	-	-	-	4	5	4	5	-	-	-	-
	km. 45,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	49	52	49	52	1	-	1	-	13	28	13	28	1	-	1
ROMA-CIVITAVECCHIA	leggeri	numero	53	40	53	40	-	-	-	-	33	23	33	23	-	-	-	-
	pesanti	numero	9	9	9	9	-	-	-	-	2	1	2	1	-	-	-	-
	km. 65,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	62	49	62	49	-	-	-	-	35	24	35	24	-	-	-
ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA (tratto Roma-Torano)	leggeri	numero	102	97	102	97	2	-	2	-	54	78	54	78	2	-	2	-
	pesanti	numero	11	11	11	11	-	-	-	-	3	13	3	13	-	-	-	-
	km. 79,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	113	108	113	108	2	-	2	-	57	91	57	91	2	-	2
ROMA-PESCARA (tratto Torano-Pescara)	leggeri	numero	57	35	57	35	1	-	1	-	13	14	13	14	2	-	2	-
	pesanti	numero	9	9	9	9	-	-	-	-	3	9	3	9	-	-	-	-
	km. 114,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	66	44	66	44	1	-	1	-	16	23	16	23	2	-	2
ROMA-L'AQUILA-TERAMO (tratto Torano-Teramo)	leggeri	numero	33	56	33	56	-	-	-	-	-	16	-	16	-	-	-	-
	pesanti	numero	4	7	4	7	-	-	-	-	1	7	1	7	-	-	-	-
	km. 87,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	37	63	37	63	-	-	-	-	1	23	1	23	-	-	-
ANCONA-PESCARA	leggeri	numero	184	134	184	134	1	2	1	2	83	39	83	39	1	2	1	2
	pesanti	numero	68	80	68	80	1	1	1	1	17	16	17	16	1	1	1	1
	km. 133,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	252	214	252	214	2	3	2	3	100	55	100	55	2	3	2
ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	406	418	406	418	4	5	4	5	197	225	197	225	4	6	4	6
	pesanti	numero	93	107	93	107	3	3	3	3	38	53	38	53	3	3	3	3
	km. 202,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	499	525	499	525	7	8	7	8	235	278	235	278	7	9	7



Quadro riassuntivo degli incidenti nel 1° trimestre

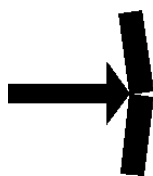
AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti								Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totale				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
CASERTA-NOLA-SALERNO	leggeri	numero	61	53	61	53	1	1	1	1	7	17	7	17	1	1	1	1
	pesanti	numero	21	18	21	18	-	1	-	1	3	5	3	5	-	1	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	82	71	82	71	1	2	1	2	10	22	10	22	1	2	1	2
	km. 55,3		61	56	61	56	0,75	1,57	0,75	1,57	7	17	7	17	0,75	1,57	0,75	1,57
NAPOLI-CANOSA	leggeri	numero	146	149	146	149	-	-	-	-	74	76	74	76	-	-	-	-
	pesanti	numero	34	27	34	27	1	-	1	-	8	14	8	14	1	-	1	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	180	176	180	176	1	-	1	-	82	90	82	90	1	-	1	-
	km. 172,3		65	66	65	66	0,36	-	0,36	-	30	34	30	34	0,36	-	0,36	-
PESCARA-CANOSA	leggeri	numero	150	145	150	145	-	-	-	-	60	49	60	49	-	-	-	-
	pesanti	numero	59	53	59	53	2	2	2	2	26	9	26	9	2	2	2	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	209	198	209	198	2	2	2	2	86	58	86	58	2	2	2	2
	km. 239,3		60	61	60	61	0,57	0,62	0,57	0,62	25	18	25	18	0,57	0,62	0,57	0,62
CANOSA-BARI-TARANTO	leggeri	numero	54	45	54	45	3	-	3	-	38	16	38	16	3	-	3	-
	pesanti	numero	20	23	20	23	-	-	-	-	4	8	4	8	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	74	68	74	68	3	-	3	-	42	24	42	24	3	-	3	-
	km. 143,0		50	48	50	48	2,02	-	2,02	-	28	17	28	17	2,02	-	2,02	-
TANGENZIALE DI NAPOLI	leggeri	numero	106	157	106	157	1	-	1	-	134	100	134	100	2	-	2	-
	pesanti	numero	7	13	7	13	-	-	-	-	5	3	5	3	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	113	170	113	170	1	-	1	-	139	103	139	103	2	-	2	-
	km. 20,2		44	67	44	67	0,39	-	0,39	-	54	41	54	41	0,78	-	0,78	-
NAPOLI-SALERNO	leggeri	numero	72	67	72	67	-	1	-	1	53	53	53	53	-	1	-	1
	pesanti	numero	33	32	33	32	-	-	-	-	21	9	21	9	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	105	99	105	99	-	1	-	1	74	62	74	62	-	1	-	1
	km. 51,6		29	27	29	27	-	0,27	-	0,27	21	17	21	17	-	0,27	-	0,27
MESSINA-CATANIA	leggeri	numero	67	60	67	60	-	2	-	2	102	204	102	204	-	2	-	2
	pesanti	numero	19	15	19	15	-	-	-	-	24	27	24	27	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	86	75	86	75	-	2	-	2	126	231	126	231	-	2	-	2
	km. 76,8		49	45	49	45	-	1,20	-	1,20	72	139	72	139	-	1,20	-	1,20
MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano)	leggeri	numero	98	85	98	85	1	2	1	2	134	173	134	173	2	2	2	2
	pesanti	numero	27	21	27	21	-	-	-	-	29	48	29	48	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	125	106	125	106	1	2	1	2	163	221	163	221	2	2	2	2
	km. 114,8		97	83	97	83	0,78	1,66	0,78	1,66	126	173	126	173	1,55	1,56	1,55	1,56
MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono)	leggeri	numero	3	1	3	1	-	-	-	-	5	3	5	3	-	-	-	-
	pesanti	numero	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	3	2	3	2	-	-	-	-	5	4	5	4	-	-	-	-
	km. 25,8		29	20	29	20	-	-	-	-	49	40	49	40	-	-	-	-
TOTALE GENERALE	leggeri	numero	6.792	5.975	6.792	5.975	68	72	68	72	3.216	3.133	3.216	3.133	83	87	83	87
	pesanti	numero	2.244	2.115	2.244	2.115	28	33	28	33	705	751	705	751	34	39	34	39
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	9.036	8.090	9.036	8.090	96	105	96	105	3.921	3.884	3.921	3.884	117	126	117	126
	km. 5.380,9		58	54	58	54	0,61	0,70	0,61	0,70	25	26	25	26	0,75	0,83	0,75	0,83



Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

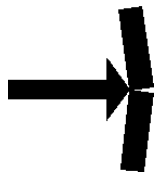
AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti								Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totale				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
TRAFORO DEL MONTE BIANCO (*)	leggeri	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	pesanti	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	km. 5,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TRAFORO DEL GRAN S. BERNARDO	leggeri	numero	1	2	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	pesanti	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	km. 12,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	38	72	92	107	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TRAFORO DEL FREJUS	leggeri	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	pesanti	numero	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	km. 6,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	44	-	34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SARRE-TRAFORO-M.TE BIANCO (tratto Sarre-Morgex)	leggeri	numero	1	2	2	8	-	-	-	-	1	1	3	-	-	-	-	-
	pesanti	numero	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	km. 20,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	16	34	14	58	-	-	-	-	17	7	22	-	-	-	-
TORINO-BARDONECCHIA	leggeri	numero	34	37	77	56	-	-	-	-	13	2	13	2	-	-	-	-
	pesanti	numero	25	17	37	34	-	-	-	-	2	4	2	4	-	-	-	-
	km. 72,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	76	54	114	90	-	-	-	-	15	6	15	6	-	-	-
QUINCINETTO-AOSTA	leggeri	numero	33	22	63	41	-	-	-	-	12	2	25	9	-	-	-	-
	pesanti	numero	3	1	8	5	-	-	-	-	1	-	2	1	-	-	-	-
	km. 59,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	49	23	48	32	-	-	-	-	18	3	18	7	-	-	-
TORINO-IVREA-QUINCINETTO	leggeri	numero	11	27	32	57	-	-	-	-	13	18	33	34	-	-	-	-
	pesanti	numero	4	7	10	14	-	-	-	-	4	4	14	12	-	-	-	-
	km. 51,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	17	34	42	71	-	-	-	-	20	26	28	27	-	-	-
IVREA-SANTHIÀ	leggeri	numero	4	10	10	23	1	-	1	2	7	1	18	9	1	-	1	2
	pesanti	numero	2	3	3	8	-	-	-	-	3	1	17	1	-	-	-	-
	km. 23,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	22	13	23	31	3,77	-	1,78	3,55	37	8	62	18	3,77	-	1,78
TORINO-SAVONA	leggeri	numero	91	51	197	111	1	-	5	-	39	35	86	76	1	-	5	-
	pesanti	numero	16	10	34	19	-	-	-	-	9	6	16	13	-	-	-	-
	km. 130,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	50	61	62	36	0,47	-	1,34	-	22	20	27	25	0,47	-	1,34

(*) Chiuso provvisoriamente al traffico dal 24-3-1999



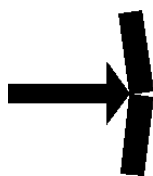
Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti								Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totale				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7)	leggeri	numero	175	160	327	280	4	1	4	1	105	93	154	124	4	1	4	1
	pesanti	numero	42	45	79	77	-	1	-	2	11	8	17	22	-	1	-	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	217	205	406	357	4	2	4	3	116	101	171	146	4	2	4	3
	km. 83,7		80	79	88	79	1,47	0,77	0,87	0,67	43	39	37	32	1,47	0,77	0,87	0,67
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona T. e coll.to con Santhià)	leggeri	numero	79	82	157	137	-	-	1	-	29	34	62	57	-	-	1	-
	pesanti	numero	26	15	42	26	-	-	-	-	9	4	13	13	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	105	97	199	163	-	-	1	-	38	38	75	70	-	-	1	-
	km. 161,2		43	42	46	39	-	-	0,23	-	15	17	17	17	-	-	0,23	-
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASSO	leggeri	numero	294	304	573	543	2	1	5	7	193	199	361	352	2	1	7	7
	pesanti	numero	41	54	109	100	-	1	-	1	23	24	45	38	-	1	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	335	358	682	643	2	2	5	8	216	223	406	390	2	2	7	8
	km. 77,7		60	65	65	63	0,36	0,36	0,48	0,78	38	41	39	38	0,36	0,36	0,67	0,78
DIRAMAZIONE A8/A26	leggeri	numero	45	42	74	59	-	-	-	-	19	13	30	16	-	-	-	-
	pesanti	numero	9	10	10	14	-	1	-	1	1	4	1	5	-	1	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	54	52	84	73	-	1	-	1	20	17	31	21	-	1	-	1
	km. 24,0		43	44	37	33	-	0,84	-	0,46	16	14	14	10	-	0,84	-	0,46
MILANO-SERRAVALLE	leggeri	numero	122	122	244	215	2	2	2	3	79	73	126	119	2	2	2	3
	pesanti	numero	22	28	41	44	-	-	-	-	3	11	7	12	-	-	-	-
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	144	150	285	259	2	2	2	3	82	84	133	131	2	2	2	3
	km. 86,3		39	44	45	43	0,55	0,59	0,31	0,50	22	25	21	22	0,55	0,59	0,31	0,50
GENOVA-SERRAVALLE	leggeri	numero	160	163	298	308	-	4	2	4	12	39	34	70	-	4	2	4
	pesanti	numero	44	35	88	68	-	-	-	1	1	6	5	10	-	-	-	1
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	204	198	386	376	-	4	2	5	13	45	39	80	-	4	2	5
	km. 50,0		126	130	135	136	-	2,63	0,70	1,81	8	30	14	29	-	2,63	0,70	1,81
MILANO-BOLOGNA	leggeri	numero	565	512	1.019	812	9	5	17	11	298	244	484	424	9	10	17	17
	pesanti	numero	171	225	343	356	3	1	6	6	64	99	134	161	3	2	8	9
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	736	737	1.362	1.168	12	6	23	17	362	343	618	585	12	12	25	26
	km. 192,1		52	54	54	48	0,85	0,44	0,91	0,70	26	25	24	24	0,85	0,88	0,98	1,07
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona)	leggeri	numero	277	281	499	464	4	1	4	3	92	116	152	153	5	2	5	4
	pesanti	numero	64	53	107	94	-	1	-	3	14	13	19	23	-	1	-	3
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	341	334	606	558	4	2	4	6	106	129	171	176	5	3	5	7
	km. 224,0		47	48	47	45	0,55	0,29	0,31	0,48	15	19	13	14	0,69	0,43	0,39	0,56
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena)	leggeri	numero	146	128	257	219	3	2	5	3	71	80	125	131	4	2	6	3
	pesanti	numero	19	24	50	43	-	1	1	2	8	6	17	16	-	1	1	2
	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	165	152	307	262	3	3	6	5	79	86	142	147	4	3	7	5
	km. 90,0		48	48	49	44	0,88	0,94	0,95	0,85	23	27	23	25	1,17	0,94	1,11	0,85



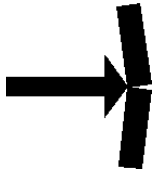
Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti								Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totale				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene Rocchette)	leggeri	numero	8	9	19	17	-	-	-	-	4	3	11	5	-	-	-	-
		pesanti	numero	5	3	12	8	-	-	1	1	-	-	2	-	-	-	1
	km. 36,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	13	12	31	25	-	-	1	1	4	3	13	5	-	-	1
			20	19	24	21	-	-	0,78	0,83	6	5	10	4	-	-	0,78	0,83
PARMA-LA SPEZIA	leggeri	numero	113	104	184	176	-	1	-	1	41	35	67	54	-	1	-	1
		pesanti	numero	29	31	55	52	-	1	1	1	8	7	10	15	-	1	1
	km. 101,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	142	135	239	228	-	2	1	2	49	42	77	69	-	2	1
			64	64	66	66	-	0,95	0,28	0,58	22	20	21	20	-	0,95	0,28	0,58
BOLOGNA-PADOVA	leggeri	numero	151	201	324	364	3	3	5	4	66	110	126	160	4	4	7	6
		pesanti	numero	66	77	143	155	1	3	1	4	23	30	46	68	1	3	1
	km. 127,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	217	278	467	519	4	6	6	8	89	140	172	228	5	7	8
			46	62	54	63	0,85	1,35	0,69	0,98	19	31	20	28	1,07	1,57	0,92	1,22
BOLOGNA-ANCONA	leggeri	numero	616	692	1.202	1.112	6	15	12	19	331	372	597	576	6	20	15	24
		pesanti	numero	214	243	403	406	4	3	5	9	76	72	139	164	7	3	8
	km. 236,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	830	935	1.605	1.518	10	18	17	28	407	444	736	740	13	23	23
			62	73	68	67	0,74	1,40	0,72	1,24	30	34	31	33	0,97	1,78	0,97	1,46
RACCORDO DI RAVENNA	leggeri	numero	10	22	24	26	-	-	-	-	5	21	18	22	-	-	-	-
		pesanti	numero	1	4	4	8	-	-	-	-	2	2	3	5	-	-	-
	km. 29,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	11	26	28	34	-	-	-	-	7	23	21	27	-	-	-
			23	56	34	44	-	-	-	-	14	49	26	35	-	-	-	-
TORINO-MILANO	leggeri	numero	149	139	281	264	4	2	8	8	118	120	237	222	4	2	9	11
		pesanti	numero	72	80	142	136	-	-	2	1	24	37	55	60	-	-	2
	km. 127,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	221	219	423	400	4	2	10	9	142	157	292	282	4	2	11
			41	42	40	40	0,73	0,39	0,96	0,90	26	30	28	28	0,73	0,39	1,05	1,50
MILANO-BRESCIA	leggeri	numero	337	339	634	592	3	4	7	11	276	318	462	531	3	4	7	16
		pesanti	numero	104	108	211	210	3	3	4	4	56	39	105	74	4	5	5
	km. 93,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	441	447	845	802	6	7	11	15	332	357	567	605	7	9	12
			50	53	51	51	0,69	0,84	0,67	0,94	38	43	34	38	0,80	1,08	0,73	1,39
BRESCIA-PADOVA	leggeri	numero	257	256	429	412	2	6	5	9	191	183	303	289	2	8	7	12
		pesanti	numero	226	202	355	343	1	1	1	4	55	47	79	80	1	1	1
	km. 146,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	483	458	784	755	3	7	6	13	246	230	382	369	3	9	8
			42	42	37	38	0,26	0,64	0,28	0,65	21	21	18	18	0,26	0,83	0,38	0,85
PADOVA-(VE) MESTRE	leggeri	numero	57	57	106	92	-	-	-	-	13	16	32	20	-	-	-	-
		pesanti	numero	23	23	51	36	-	-	-	-	3	4	5	9	-	-	-
	km. 23,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	80	80	157	128	-	-	-	-	16	20	37	29	-	-	-
			46	48	49	41	-	-	-	-	9	12	12	9	-	-	-	-
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano)	leggeri	numero	291	254	543	428	5	2	9	7	142	92	210	149	6	3	11	9
		pesanti	numero	78	91	156	152	2	1	2	1	10	19	18	24	2	1	2
	km. 180,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	369	345	699	580	7	3	11	8	152	111	228	173	8	4	13
			61	60	65	57	1,16	0,52	1,02	0,78	26	19	21	17	1,33	0,69	1,20	0,98



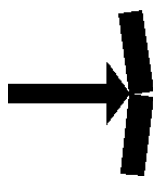
Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti								Persone coinvolte in incidenti								
			Totali				Mortali				Totale				Morti				
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	
(VE) MESTRE-BELLUNO (Pian di Vedoià)	leggeri	numero	63	70	147	154	-	1	1	1	1	19	22	56	39	-	1	1	1
	pesanti	numero	17	25	28	49	-	-	-	-	-	6	2	9	-	-	-	-	-
	km. 82,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	80	95	175	203	-	1	1	1	19	28	58	48	-	1	1	1
				56	69	60	72	-	0,73	0,34	0,36	13	20	20	17	-	0,73	0,34	0,36
UDINE-TARVISIO	leggeri	numero	58	67	98	103	1	1	1	2	13	14	23	21	1	1	1	2	
	pesanti	numero	14	23	38	44	-	-	1	1	-	3	4	5	-	-	1	1	
	km. 101,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	72	90	136	147	1	1	2	3	13	17	27	26	1	1	2	3
				42	56	49	56	0,59	0,62	0,72	1,14	8	11	10	10	0,59	0,62	0,72	1,14
TORINO-PIACENZA	leggeri	numero	150	146	302	260	2	-	2	3	98	49	169	115	4	-	7	3	
	pesanti	numero	93	105	193	188	3	5	5	5	37	22	52	34	3	6	3	6	
	km. 164,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	243	251	495	448	5	5	7	8	135	71	221	149	7	6	10	9
				48	53	54	51	1,00	0,83	0,76	0,91	27	26	24	17	1,40	0,83	1,09	1,03
PIACENZA-BRESCIA (e dir. per Fiorenzuola)	leggeri	numero	48	50	91	93	3	2	3	3	26	26	48	52	3	2	3	5	
	pesanti	numero	37	24	58	57	-	1	-	1	12	6	17	22	-	1	-	1	
	km. 88,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	85	74	149	150	3	3	3	4	38	32	65	74	3	3	3	6
				40	37	38	41	1,43	1,52	0,77	1,10	18	16	17	20	1,43	1,52	0,77	1,65
VENTIMIGLIA-SAVONA	leggeri	numero	78	61	143	128	1	1	2	1	59	58	105	123	1	1	3	1	
	pesanti	numero	35	35	56	71	-	-	-	-	2	2	4	3	-	-	-	-	
	km. 113,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	113	96	199	199	1	1	2	1	61	60	109	126	1	1	3	1
				36	32	36	37	0,32	0,33	0,36	0,18	19	20	20	23	0,32	0,33	0,54	0,18
SAVONA-GENOVA	leggeri	numero	193	190	347	310	1	2	1	3	38	67	66	97	1	12	1	13	
	pesanti	numero	34	34	71	75	-	-	1	-	-	12	5	14	-	-	1	-	
	km. 45,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	227	224	418	385	1	2	2	3	38	79	71	111	1	12	2	13
				99	102	102	96	0,44	0,91	0,49	0,75	17	36	17	28	0,44	5,46	0,49	3,25
GENOVA-SESTRI L.	leggeri	numero	164	138	268	256	2	3	2	4	55	62	82	87	2	3	2	4	
	pesanti	numero	32	21	51	50	-	1	2	1	4	-	14	6	-	1	2	1	
	km. 48,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	196	159	319	306	2	4	4	5	59	62	96	93	2	4	4	5
				83	71	76	75	0,85	1,78	0,95	1,22	25	28	23	23	0,85	1,78	0,95	1,22
SESTRI L.-LIVORNO (con dir. per La Spezia)	leggeri	numero	160	153	309	301	-	2	3	2	55	66	91	118	-	2	3	2	
	pesanti	numero	68	75	138	136	2	1	5	1	1	12	18	24	3	1	6	1	
	km. 133,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	228	228	447	437	2	3	8	3	56	78	109	142	3	3	9	3
				52	55	59	60	0,46	0,73	1,05	0,41	15	19	14	20	0,69	0,73	1,19	0,41
LIVORNO-CIVITAVECCHIA (tratto Livorno-Rosignano M.)	leggeri	numero	49	29	64	41	-	-	-	-	12	6	14	9	-	-	-	-	
	pesanti	numero	20	14	31	19	-	-	-	-	1	2	3	2	-	-	-	-	
	km. 36,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	69	43	95	60	-	-	-	-	13	8	17	11	-	-	-	-
				105	75	93	67	-	-	-	-	20	14	19	12	-	-	-	-
VIAREGGIO-LUCCA	leggeri	numero	49	47	98	85	-	-	-	1	19	1	34	12	-	-	-	1	
	pesanti	numero	6	11	30	21	-	-	-	-	-	10	5	12	-	-	-	-	
	km. 21,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	55	58	128	106	-	-	-	1	19	11	39	24	-	-	-	1
				90	100	122	104	-	-	-	0,98	31	19	37	23	-	-	-	0,98



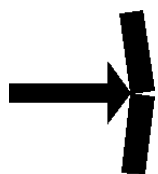
Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti								Persone coinvolte in incidenti							
			Totali				Mortali				Totale				Morti			
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno	
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente
BOLOGNA-FIRENZE	leggeri	numero	323	275	562	509	1	-	2	1	108	131	186	203	1	-	2	1
		pesanti	131	111	235	201	-	1	1	2	28	33	57	58	-	3	1	4
	km. 91,1	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	454	386	797	710	1	1	3	3	136	164	243	261	1	3	3
			104	93	102	94	0,23	0,24	0,38	0,40	31	39	31	35	0,23	0,72	0,38	0,66
FIRENZE-PISA N.	leggeri	numero	180	223	390	393	2	1	2	3	102	130	176	231	2	2	2	4
		pesanti	47	64	92	107	-	1	-	1	7	21	18	33	-	1	-	1
	km. 81,7	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	227	287	482	500	2	2	2	4	109	151	194	264	2	3	2
			59	78	70	75	0,52	0,54	0,29	0,60	29	41	28	39	0,52	0,82	0,29	0,75
FIRENZE-ROMA	leggeri	numero	552	540	936	947	3	2	5	6	199	201	373	361	3	3	5	7
		pesanti	200	170	361	351	2	3	5	4	67	75	115	117	2	5	9	6
	km. 273,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	752	710	1.297	1.298	5	5	10	10	266	276	488	478	5	8	14
			64	62	60	62	0,42	0,44	0,46	0,47	23	24	22	23	0,42	0,70	0,64	0,62
COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	58	44	94	83	2	1	3	1	29	22	38	45	4	2	5	2
		pesanti	19	24	32	37	1	-	1	-	9	14	13	19	1	-	1	-
	km. 45,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	77	68	126	120	3	1	4	1	38	36	51	64	5	2	6
			57	52	52	50	2,22	0,76	1,64	0,42	28	27	21	27	3,71	1,52	2,46	0,83
ROMA-CIVITAVECCHIA	leggeri	numero	58	74	111	114	1	1	1	1	41	42	74	65	1	1	1	1
		pesanti	13	15	22	24	-	-	-	-	7	6	9	7	-	-	-	-
	km. 65,4	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	71	89	133	138	1	1	1	1	48	48	83	72	1	1	1
			47	62	51	56	0,66	0,70	0,38	0,40	32	33	32	29	0,66	0,70	0,38	0,40
ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA (tratto Roma-Torano)	leggeri	numero	115	124	217	221	-	1	2	1	52	74	106	152	-	1	2	1
		pesanti	8	14	19	25	-	1	-	1	4	8	7	21	-	1	-	1
	km. 79,5	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	123	138	236	246	-	2	2	2	56	82	113	173	-	2	2
			44	50	44	46	-	0,73	0,37	0,38	20	30	21	33	-	0,73	0,37	0,38
ROMA-PESCARA (tratto Torano-Pescara)	leggeri	numero	62	44	119	79	2	-	3	-	16	8	29	22	2	-	4	-
		pesanti	6	6	15	15	-	1	-	1	2	3	5	12	-	2	-	2
	km. 114,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	68	50	134	94	2	1	3	1	18	11	34	34	2	2	4
			47	36	50	36	1,38	0,71	1,11	0,38	12	8	13	13	1,38	1,42	1,49	0,77
ROMA-L'AQUILA-TERAMO (tratto Torano-Teramo)	leggeri	numero	53	52	86	108	1	-	1	-	12	38	12	54	1	-	1	-
		pesanti	2	6	6	13	-	-	-	-	-	2	1	9	-	-	-	-
	km. 87,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	55	58	92	121	1	-	1	-	12	40	13	63	1	-	1
			61	67	55	75	1,12	-	0,60	-	13	46	8	39	1,12	-	0,60	-
ANCONA-PESCARA	leggeri	numero	192	175	376	309	2	5	3	7	88	103	171	142	3	5	4	7
		pesanti	57	96	125	176	-	1	1	2	23	39	40	55	-	1	1	2
	km. 133,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	249	271	501	485	2	6	4	9	111	142	211	197	3	6	5
			53	62	58	61	0,42	1,36	0,47	1,13	24	32	25	25	0,64	1,36	0,58	1,13
ROMA-NAPOLI	leggeri	numero	517	527	923	945	5	6	9	11	296	274	493	499	5	7	9	13
		pesanti	128	146	221	253	3	3	6	6	65	54	103	107	3	5	6	8
	km. 202,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	645	673	1.144	1.198	8	9	15	17	361	328	596	606	8	12	15
			59	63	56	61	0,73	0,84	0,74	0,86	33	31	29	31	0,73	1,12	0,74	1,06



Quadro riassuntivo degli incidenti nel 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Valore	Incidenti								Persone coinvolte in incidenti								
			Totali				Mortali				Totale				Morti				
			Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		
			trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	
CASERTA-NOLA-SALERNO	leggeri	numero	80	72	141	125	2	1	3	2	31	15	38	32	2	1	3	2	
	pesanti	numero	22	22	43	40	-	-	-	1	5	-	8	5	-	-	-	1	
	km. 55,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	102	94	184	165	2	1	3	3	36	15	46	37	2	1	3	3
				64	63	63	60	1,25	0,67	1,02	1,08	22	10	16	13	1,25	0,67	1,02	1,08
NAPOLI-CANOSA	leggeri	numero	165	161	311	310	-	1	-	1	55	48	129	124	-	1	-	1	
	pesanti	numero	49	40	83	67	-	-	1	-	15	14	23	28	-	-	1	-	
	km. 172,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	214	201	394	377	-	1	1	1	70	62	152	152	-	1	1	1
				65	64	65	65	-	0,32	0,17	0,17	21	20	25	26	-	0,32	0,17	0,17
PESCARA-CANOSA	leggeri	numero	182	169	332	314	1	3	1	3	75	104	135	153	2	3	2	3	
	pesanti	numero	64	67	123	120	-	1	2	3	17	22	43	31	-	3	2	5	
	km. 239,3	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	246	236	455	434	1	4	3	6	92	126	178	184	2	6	4	8
				56	56	58	58	0,23	0,95	0,38	0,81	21	30	23	25	0,45	1,43	0,51	1,08
CANOSA-BARI-TARANTO	leggeri	numero	46	64	100	109	-	1	3	1	14	20	52	36	-	1	3	1	
	pesanti	numero	24	26	44	49	-	-	-	-	12	6	16	14	-	-	-	-	
	km. 143,0	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	70	90	144	158	-	1	3	1	26	26	68	50	-	1	3	1
				38	50	43	49	-	0,56	0,90	0,31	14	15	20	16	-	0,56	0,90	0,31
TANGENZIALE DI NAPOLI	leggeri	numero	149	122	255	279	1	-	2	-	164	110	298	210	1	-	3	-	
	pesanti	numero	12	20	19	33	-	-	-	-	2	13	7	16	-	-	-	-	
	km. 20,2	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	161	142	274	312	1	-	2	-	166	123	305	226	1	-	3	-
				59	53	52	59	0,37	-	0,38	-	61	46	58	43	0,37	-	0,57	-
NAPOLI-SALERNO	leggeri	numero	85	89	157	156	4	-	4	1	68	59	121	112	6	-	6	1	
	pesanti	numero	29	33	62	65	1	-	1	-	17	40	38	49	1	-	1	-	
	km. 51,6	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	114	122	219	221	5	-	5	1	85	99	159	161	7	-	7	1
				29	30	29	29	1,25	-	0,66	0,13	28	24	21	21	2,34	-	0,93	0,13
MESSINA-CATANIA	leggeri	numero	83	67	150	127	1	1	1	3	103	116	205	320	1	1	1	3	
	pesanti	numero	23	19	42	34	-	-	-	-	29	28	53	55	-	-	-	-	
	km. 76,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	106	86	192	161	1	1	1	3	132	144	258	375	1	1	1	3
				51	43	50	44	0,48	0,50	0,26	0,82	63	72	67	102	0,48	0,50	0,26	0,82
MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano)	leggeri	numero	108	89	206	174	1	2	2	4	137	188	271	361	1	2	3	4	
	pesanti	numero	36	23	63	44	-	-	-	-	46	47	75	95	-	-	-	-	
	km. 114,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	144	112	269	218	1	2	2	4	183	235	346	456	1	2	3	4
				98	76	98	98	0,68	1,37	0,07	1,46	124	180	125	166	0,68	1,37	1,09	1,46
MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono)	leggeri	numero	1	3	4	4	-	-	-	-	1	7	6	10	-	-	-	-	
	pesanti	numero	-	1	-	2	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	
	km. 25,8	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	1	4	4	6	-	-	-	-	1	8	6	12	-	-	-	-
				7	30	17	26	-	-	-	-	7	60	25	52	-	-	-	-
TOTALE GENERALE	leggeri	numero	8.048	7.883	14.916	13.858	88	87	154	159	4.154	4.281	7.368	7.412	100	116	183	203	
	pesanti	numero	2.534	2.659	4.797	4.774	26	38	56	71	822	948	1.526	1.694	31	51	65	90	
	km. 5.380,9	totale	numero per 100 mil. di veic.-km	10.582	10.542	19.713	18.632	114	125	210	230	4.976	5.229	8.894	9.106	131	167	248	293
				55	58	57	56	0,60	0,68	0,60	0,69	26	29	26	27	0,69	0,91	0,71	0,88



Classificazione degli incidenti nel 1° - 2° trimestre

CONDIZIONI PREDOMINANTI PRESUNTE AL MOMENTO DELL'INCIDENTE		Totale incidenti				Incidenti con feriti				Incidenti mortali			
		1° trimestre		2° trimestre		1° trimestre		2° trimestre		1° trimestre		2° trimestre	
		N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Stato psico-fisico del conducente	Sonnolenza	186	2,06	234	2,21	75	3,50	110	4,14	7	7,29	4	3,51
	Malore	24	0,27	28	0,26	9	0,42	12	0,45	–	–	1	0,88
	Distrazione	1.477	16,35	1.746	16,50	404	18,85	487	18,32	19	19,79	20	17,54
	Totale	1.687	18,68	2.008	18,97	488	22,77	609	22,91	26	27,08	25	21,93
Distanza sicurezza		544	6,02	711	6,72	183	8,54	228	8,58	5	5,21	6	5,26
Ostacolo		1.010	11,18	1.053	9,95	42	1,96	67	2,52	2	2,08	2	1,75
Condizioni atmosferiche avverse		141	1,56	74	0,70	25	1,17	16	0,60	–	–	–	–
Sorpasso		240	2,66	203	1,92	74	3,45	54	2,03	–	–	1	0,88
Per altre cause ed imprecisate		5.414	59,90	6.533	61,74	1.331	62,11	1.684	63,36	63	65,63	80	70,18
TOTALE GENERALE		9.036	100,00	10.582	100,00	2.143	100,00	2.658	100,00	96	100,00	114	100,00



Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni						
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno			
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %	
TRAFORO DEL MONTE BIANCO (*) km. 5,8	Leggeri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Pesanti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Totale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TRAFORO DEL GRAN S. BERNARDO km. 12,8	Leggeri	1.309	1.481	1.309	1.481	1.309	1.481	1.309	1.481	1,50	1,73	- 13,3	1,50	1,73	- 13,3	
	Pesanti	183	173	183	173	183	173	183	173	0,21	0,20	+ 5,0	0,21	0,20	+ 5,0	
	Totale	1.492	1.654	1.492	1.654	1.492	1.654	1.492	1.654	1,71	1,93	- 11,4	1,71	1,93	- 11,4	
TRAFORO DEL FREJUS km. 6,8	Leggeri	2.516	3.257	2.516	3.257	2.516	3.257	2.516	3.257	1,54	2,01	- 23,4	1,54	2,01	- 23,4	
	Pesanti	4.541	4.542	4.541	4.542	4.541	4.542	4.541	4.542	2,78	2,81	- 1,1	2,78	2,81	- 1,1	
	Totale	7.057	7.799	7.057	7.799	7.057	7.799	7.057	7.799	4,32	4,82	- 10,4	4,32	4,82	- 10,4	
SARRE-TRAFORO M.TE BIANCO (tratto Sarre-Morgex) km. 20,0	Leggeri	4.210	4.275	4.210	4.275	3.908	3.992	3.908	3.992	7,0	7,3	- 4,1	7,0	7,3	- 4,1	
	Pesanti	492	461	492	461	433	415	433	415	0,8	0,8	-	0,8	0,8	-	
	Totale	4.702	4.736	4.702	4.736	4.341	4.407	4.341	4.407	7,8	8,1	- 3,7	7,8	8,1	- 3,7	
TORINO-BARDONECCHIA km. 72,4	Leggeri	16.824	14.772	16.824	14.772	16.824	14.772	16.824	14.772	54,8	48,7	+ 12,5	54,8	48,7	+ 12,5	
	Pesanti	10.806	10.529	10.806	10.529	10.806	10.529	10.806	10.529	35,2	34,7	+ 1,4	35,2	34,7	+ 1,4	
	Totale	27.630	25.301	27.630	25.301	27.630	25.301	27.630	25.301	90,0	83,4	+ 7,9	90,0	83,4	+ 7,9	
QUINCINETTO-AOSTA km. 59,5	Leggeri	22.540	22.332	22.540	22.332	12.289	12.508	12.289	12.508	65,8	67,7	- 2,8	65,8	67,7	- 2,8	
	Pesanti	3.308	2.868	3.308	2.868	1.781	1.602	1.781	1.602	9,5	8,7	+ 9,2	9,5	8,7	+ 9,2	
	Totale	25.848	25.200	25.848	25.200	14.070	14.110	14.070	14.110	75,3	76,4	- 1,4	75,3	76,4	- 1,4	
TORINO-IVREA-QUINCINETTO km. 51,2	Leggeri	30.510	30.678	30.510	30.678	14.522	14.894	14.522	14.894	71,9	74,5	- 3,5	71,9	74,5	- 3,5	
	Pesanti	5.444	5.023	5.444	5.023	2.449	2.286	2.449	2.286	12,1	11,4	+ 6,1	12,1	11,4	+ 6,1	
	Totale	35.954	35.701	35.954	35.701	16.971	17.180	16.971	17.180	84,0	85,9	- 2,2	84,0	85,9	- 2,2	
IVREA-SANTHIA km. 23,6	Leggeri	12.639	12.960	12.639	12.960	11.619	11.977	11.619	11.977	25,1	26,2	- 4,2	25,1	26,2	- 4,2	
	Pesanti	2.051	1.941	2.051	1.941	1.809	1.716	1.809	1.716	3,9	3,7	+ 5,4	3,9	3,7	+ 5,4	
	Totale	14.690	14.901	14.690	14.901	13.428	13.693	13.428	13.693	29,0	29,9	- 3,0	29,0	29,9	- 3,0	
TORINO-SAVONA km. 130,9	Leggeri	31.255	30.716	31.255	30.716	10.793	10.706	10.793	10.706	127,2	127,6	- 0,3	127,2	127,6	- 0,3	
	Pesanti	7.465	7.099	7.465	7.099	2.653	2.498	2.653	2.498	31,3	29,8	+ 5,0	31,3	29,8	+ 5,0	
	Totale	38.720	37.815	38.720	37.815	13.446	13.204	13.446	13.204	158,5	157,4	+ 0,7	158,5	157,4	+ 0,7	
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7) km. 83,7	Leggeri	34.354	34.299	34.354	34.299	18.417	18.866	18.417	18.866	138,7	143,7	- 3,5	138,7	143,7	- 3,5	
	Pesanti	11.107	10.477	11.107	10.477	6.466	6.166	6.466	6.166	48,7	47,0	+ 3,6	48,7	47,0	+ 3,6	
	Totale	45.461	44.776	45.461	44.776	24.883	25.032	24.883	25.032	187,4	190,7	- 1,7	187,4	190,7	- 1,7	
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona e coll. con Santhia) km. 161,2	Leggeri	44.141	42.993	44.141	42.993	10.193	9.993	10.193	9.993	147,9	146,6	+ 0,9	147,9	146,6	+ 0,9	
	Pesanti	12.226	11.391	12.226	11.391	2.861	2.675	2.861	2.675	41,5	39,2	+ 5,9	41,5	39,2	+ 5,9	
	Totale	56.367	54.384	56.367	54.384	13.054	12.668	13.054	12.668	189,4	185,8	+ 1,9	189,4	185,8	+ 1,9	

(*) Chiuso provvisoriamente al traffico dal 24-3-1999



Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASO km. 77,7	Leggeri	206.622	200.448	206.622	200.448	57.552	56.005	57.552	56.005	402,5	396,0	+ 1,6	402,5	396,0	+ 1,6
	Pesanti	42.470	40.403	42.470	40.403	11.885	11.295	11.885	11.295	83,1	79,9	+ 4,0	83,1	79,9	+ 4,0
	Totale	249.092	240.851	249.092	240.851	69.437	67.300	69.437	67.300	485,6	475,9	+ 2,0	485,6	475,9	+ 2,0
DIRAMAZIONE A8/A26 km. 24,0	Leggeri	36.697	35.406	36.697	35.406	38.391	37.165	38.391	37.165	82,9	81,2	+ 2,1	82,9	81,2	+ 2,1
	Pesanti	7.962	7.553	7.962	7.553	8.366	7.967	8.366	7.967	18,1	17,4	+ 4,0	18,1	17,4	+ 4,0
	Totale	44.659	42.959	44.659	42.959	46.757	45.132	46.757	45.132	101,0	98,6	+ 2,4	101,0	98,6	+ 2,4
MILANO-SERRAVALLE km. 86,3	Leggeri	58.368	54.076	58.368	54.076	27.372	25.997	27.372	25.997	214,3	205,8	+ 4,1	214,3	205,8	+ 4,1
	Pesanti	17.156	15.928	17.156	15.928	7.474	7.041	7.474	7.041	58,5	55,7	+ 5,0	58,5	55,7	+ 5,0
	Totale	75.524	70.004	75.524	70.004	34.846	33.038	34.846	33.038	272,8	261,5	+ 4,3	272,8	261,5	+ 4,3
GENOVA-SERRAVALLE km. 50,0	Leggeri	101.485	101.367	101.485	101.367	21.665	21.344	21.665	21.344	97,5	97,1	+ 0,4	97,5	97,1	+ 0,4
	Pesanti	20.726	20.053	20.726	20.053	6.053	5.812	6.053	5.812	27,2	26,4	+ 3,0	27,2	26,4	+ 3,0
	Totale	122.211	121.420	122.211	121.420	27.718	27.156	27.718	27.156	124,7	123,5	+ 1,0	124,7	123,5	+ 1,0
MILANO-BOLOGNA km. 192,1	Leggeri	143.026	133.683	143.026	133.683	44.513	41.753	44.513	41.753	769,6	729,9	+ 5,4	769,6	729,9	+ 5,4
	Pesanti	57.623	55.075	57.623	55.075	20.412	19.531	20.412	19.531	352,9	341,4	+ 3,4	352,9	341,4	+ 3,4
	Totale	200.649	188.758	200.649	188.758	64.925	61.284	64.925	61.284	1.122,5	1.071,3	+ 4,8	1.122,5	1.071,3	+ 4,8
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona) km. 224,0	Leggeri	68.924	62.720	68.924	62.720	20.222	18.616	20.222	18.616	407,7	379,5	+ 7,4	407,7	379,5	+ 7,4
	Pesanti	18.783	20.099	18.783	20.099	8.099	8.381	8.099	8.381	163,3	170,8	- 4,4	163,3	170,8	- 4,4
	Totale	87.707	82.819	87.707	82.819	28.321	26.997	28.321	26.997	571,0	550,3	+ 3,8	571,0	550,3	+ 3,8
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena) km. 90,0	Leggeri	64.646	58.772	64.646	58.772	24.119	22.233	24.119	22.233	195,4	182,1	+ 7,3	195,4	182,1	+ 7,3
	Pesanti	25.992	25.548	25.992	25.548	11.212	11.038	11.212	11.038	90,8	90,4	+ 0,4	90,8	90,4	+ 0,4
	Totale	90.638	84.320	90.638	84.320	35.331	33.271	35.331	33.271	286,2	272,5	+ 5,0	286,2	272,5	+ 5,0
TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene- Rocchette) km. 36,4	Leggeri	24.619	22.783	24.619	22.783	14.260	13.291	14.260	13.291	46,7	44,0	+ 6,1	46,7	44,0	+ 6,1
	Pesanti	9.811	9.130	9.811	9.130	4.712	4.358	4.712	4.358	15,4	14,4	+ 6,9	15,4	14,4	+ 6,9
	Totale	34.430	31.913	34.430	31.913	18.972	17.649	18.972	17.649	62,1	58,4	+ 6,3	62,1	58,4	+ 6,3
PARMA-LA SPEZIA km. 101,0	Leggeri	22.492	21.465	22.492	21.465	10.423	10.318	10.423	10.318	94,7	94,8	- 0,1	94,7	94,8	- 0,1
	Pesanti	8.251	7.819	8.251	7.819	4.824	4.672	4.824	4.672	43,9	42,9	+ 2,3	43,9	42,9	+ 2,3
	Totale	30.743	29.284	30.743	29.284	15.247	14.990	15.247	14.990	138,6	137,7	+ 0,7	138,6	137,7	+ 0,7
BOLOGNA-PADOVA km. 127,3	Leggeri	74.159	67.425	74.159	67.425	24.344	22.256	24.344	22.256	278,9	257,8	+ 8,2	278,9	257,8	+ 8,2
	Pesanti	26.306	24.554	26.306	24.554	9.639	9.032	9.639	9.032	110,4	104,6	+ 5,5	110,4	104,6	+ 5,5
	Totale	100.465	91.979	100.465	91.979	33.983	31.288	33.983	31.288	389,3	362,4	+ 7,4	389,3	362,4	+ 7,4
BOLOGNA-ANCONA km. 236,0	Leggeri	164.953	154.890	164.953	154.890	33.349	31.199	33.349	31.199	708,3	670,0	+ 5,7	708,3	670,0	+ 5,7
	Pesanti	54.548	52.012	54.548	52.012	14.879	14.155	14.879	14.155	316,0	304,0	+ 3,9	316,0	304,0	+ 3,9
	Totale	219.501	206.902	219.501	206.902	48.228	45.354	48.228	45.354	1.024,3	974,0	+ 5,2	1.024,3	974,0	+ 5,2
RACCORDO DI RAVENNA km. 29,3	Leggeri	12.876	11.276	12.876	11.276	9.334	8.781	9.334	8.781	24,6	23,4	+ 5,1	24,6	23,4	+ 5,1
	Pesanti	4.110	3.636	4.110	3.636	3.112	2.875	3.112	2.875	8,2	7,7	+ 6,5	8,2	7,7	+ 6,5
	Totale	16.986	14.912	16.986	14.912	12.446	11.656	12.446	11.656	32,8	31,1	+ 5,5	32,8	31,1	+ 5,5



Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
TORINO-MILANO km. 127,0	Leggeri	73.881	71.956	73.881	71.956	31.575	30.431	31.575	30.431	360,9	351,7	+ 2,6	360,9	351,7	+ 2,6
	Pesanti	26.638	25.301	26.638	25.301	12.119	11.523	12.119	11.523	138,5	133,2	+ 4,0	138,5	133,2	+ 4,0
	Totale	100.519	97.257	100.519	97.257	43.694	41.954	43.694	41.954	499,4	484,9	+ 3,0	499,4	484,9	+ 3,0
MILANO-BRESCIA km. 93,5	Leggeri	181.343	170.655	181.343	170.655	67.031	64.131	67.031	64.131	564,1	545,7	+ 3,4	564,1	545,7	+ 3,4
	Pesanti	59.360	56.623	59.360	56.623	25.034	24.120	25.034	24.120	210,7	205,2	+ 2,7	210,7	205,2	+ 2,7
	Totale	240.703	227.278	240.703	227.278	92.065	88.251	92.065	88.251	774,8	750,9	+ 3,2	774,8	750,9	+ 3,2
BRESCIA-PADOVA km. 146,1	Leggeri	173.941	161.060	173.941	161.060	50.336	47.060	50.336	47.060	661,9	625,7	+ 5,8	661,9	625,7	+ 5,8
	Pesanti	64.302	60.582	64.302	60.582	22.857	21.716	22.857	21.716	300,5	288,7	+ 4,1	300,5	288,7	+ 4,1
	Totale	238.243	221.642	238.243	221.642	73.193	68.776	73.193	68.776	962,4	914,4	+ 5,2	962,4	914,4	+ 5,2
PADOVA-(VE) MESTRE km. 23,3	Leggeri	62.309	59.109	62.309	59.109	52.731	50.352	52.731	50.352	108,4	104,9	+ 3,3	108,4	104,9	+ 3,3
	Pesanti	22.155	20.984	22.155	20.984	18.749	17.876	18.749	17.876	39,6	37,9	+ 4,5	39,6	37,9	+ 4,5
	Totale	84.464	80.093	84.464	80.093	71.480	68.228	71.480	68.228	148,0	142,8	+ 3,6	148,0	142,8	+ 3,6
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano) km. 180,3	Leggeri	137.250	130.139	137.250	130.139	20.836	19.508	20.836	19.508	336,4	318,5	+ 5,6	336,4	318,5	+ 5,6
	Pesanti	47.710	43.799	47.710	43.799	8.739	7.850	8.739	7.850	141,1	128,2	+ 10,1	141,1	128,2	+ 10,1
	Totale	184.960	173.938	184.960	173.938	29.575	27.358	29.575	27.358	477,5	446,7	+ 6,9	477,5	446,7	+ 6,9
(VE) MESTRE-BELLUNO (Pian di Vedoia) km. 82,2	Leggeri	39.887	37.762	39.887	37.762	15.961	15.255	15.961	15.255	118,1	114,1	+ 3,5	118,1	114,1	+ 3,5
	Pesanti	9.537	9.046	9.537	9.046	3.283	3.121	3.283	3.121	24,3	23,3	+ 4,3	24,3	23,3	+ 4,3
	Totale	49.424	46.808	49.424	46.808	19.244	18.376	19.244	18.376	142,4	137,4	+ 3,6	142,4	137,4	+ 3,6
UDINE-TARVISIO km. 101,2	Leggeri	16.653	16.091	16.653	16.091	7.125	7.029	7.125	7.029	64,9	64,7	+ 0,3	64,9	64,7	+ 0,3
	Pesanti	7.053	6.343	7.053	6.343	4.630	4.090	4.630	4.090	42,2	37,7	+ 11,9	42,2	37,7	+ 11,9
	Totale	23.706	22.434	23.706	22.434	11.755	11.119	11.755	11.119	107,1	102,4	+ 4,6	107,1	102,4	+ 4,6
TORINO-PIACENZA km. 164,9	Leggeri	54.435	53.160	54.435	53.160	17.376	13.247	17.376	13.247	258,6	247,3	+ 4,6	258,6	247,3	+ 4,6
	Pesanti	24.238	23.903	24.238	23.903	10.514	8.285	10.514	8.285	156,8	152,5	+ 2,8	156,8	152,5	+ 2,8
	Totale	78.673	77.063	78.673	77.063	27.890	21.532	27.890	21.532	415,4	399,8	+ 3,9	415,4	399,8	+ 3,9
PIACENZA-BRESCIA (*) (e dir. per Fiorenzuola) km. 88,6	Leggeri	36.912	33.792	36.912	33.792	16.860	15.511	16.860	15.511	113,8	105,8	+ 7,6	113,8	105,8	+ 7,6
	Pesanti	15.382	13.901	15.382	13.901	9.565	8.726	9.565	8.726	64,5	59,6	+ 8,2	64,5	59,6	+ 8,2
	Totale	52.294	47.693	52.294	47.693	26.425	24.237	26.425	24.237	178,3	165,4	+ 7,8	178,3	165,4	+ 7,8
VENTIMIGLIA-SAVONA km. 113,3	Leggeri	45.302	45.532	45.302	45.532	17.281	17.783	17.281	17.783	178,0	183,2	- 2,8	178,0	183,2	- 2,8
	Pesanti	10.361	9.967	10.361	9.967	5.663	5.489	5.663	5.489	58,3	56,5	+ 3,2	58,3	56,5	+ 3,2
	Totale	55.663	55.499	55.663	55.499	22.944	23.272	22.944	23.272	236,3	239,7	- 1,4	236,3	239,7	- 1,4
SAVONA-GENOVA km. 45,5	Leggeri	102.080	91.041	102.080	91.041	35.175	35.274	35.175	35.274	144,0	146,1	- 1,4	144,0	146,1	- 1,4
	Pesanti	21.531	18.224	21.531	18.224	8.503	8.157	8.503	8.157	34,8	33,8	+ 3,0	34,8	33,8	+ 3,0
	Totale	123.611	109.265	123.611	109.265	43.678	43.431	43.678	43.431	178,8	179,9	- 0,6	178,8	179,9	- 0,6
GENOVA-SESTRI L. km. 48,7	Leggeri	75.865	74.312	75.865	74.312	34.633	34.540	34.633	34.540	151,8	153,1	- 0,8	151,8	153,1	- 0,8
	Pesanti	13.242	12.793	13.242	12.793	7.373	7.243	7.373	7.243	32,3	32,1	+ 0,6	32,3	32,1	+ 0,6
	Totale	89.107	87.105	89.107	87.105	42.006	41.783	42.006	41.783	184,1	185,2	- 0,6	184,1	185,2	- 0,6

(*) Vedi nota n. 4 pag. 6



Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
SESTRI L.-LIVORNO (con dir. per la Spezia) km. 133,4	Leggeri	67.469	64.481	67.469	64.481	19.909	19.332	19.909	19.332	239,0	234,7	+ 1,8	239,0	234,7	+ 1,8
	Pesanti	18.446	17.436	18.446	17.436	6.873	6.599	6.873	6.599	82,5	80,1	+ 3,0	82,5	80,1	+ 3,0
	Totale	85.915	81.917	85.915	81.917	26.782	25.931	26.782	25.931	321,5	314,8	+ 2,1	321,5	314,8	+ 2,1
LIVORNO-CIVITAVECCHIA (tratto Livorno-Rosignano M.) km. 36,6	Leggeri	8.349	7.830	8.349	7.830	7.637	7.166	7.637	7.166	25,2	23,9	+ 5,4	25,2	23,9	+ 5,4
	Pesanti	3.798	2.614	3.798	2.614	3.434	2.384	3.434	2.384	11,3	7,9	+ 43,0	11,3	7,9	+ 43,0
	Totale	12.147	10.444	12.147	10.444	11.071	9.550	11.071	9.550	36,5	31,8	+ 14,8	36,5	31,8	+ 14,8
VIAREGGIO-LUCCA km. 21,5	Leggeri	19.089	18.887	19.089	18.887	19.089	18.887	19.089	18.887	36,4	36,3	+ 0,3	36,4	36,3	+ 0,3
	Pesanti	4.152	3.986	4.152	3.986	4.152	3.986	4.152	3.986	7,9	7,7	+ 2,6	7,9	7,7	+ 2,6
	Totale	23.241	22.873	23.241	22.873	23.241	22.873	23.241	22.873	44,3	44,0	+ 0,7	44,3	44,0	+ 0,7
BOLOGNA-FIRENZE km. 91,1	Leggeri	58.630	56.384	58.630	56.384	27.809	26.423	27.809	26.423	228,0	219,0	+ 4,1	228,0	219,0	+ 4,1
	Pesanti	22.790	21.852	22.790	21.852	14.800	14.172	14.800	14.172	121,3	117,5	+ 3,2	121,3	117,5	+ 3,2
	Totale	81.420	78.236	81.420	78.236	42.609	40.595	42.609	40.595	349,3	336,5	+ 3,8	349,3	336,5	+ 3,8
FIRENZE-PISA N. km. 81,7	Leggeri	121.477	116.842	121.477	116.842	34.062	32.938	34.062	32.938	250,5	244,9	+ 2,3	250,5	244,9	+ 2,3
	Pesanti	23.519	22.376	23.519	22.376	7.846	7.564	7.846	7.564	57,7	56,2	+ 2,7	57,7	56,2	+ 2,7
	Totale	144.996	139.218	144.996	139.218	41.908	40.502	41.908	40.502	308,2	301,1	+ 2,4	308,2	301,1	+ 2,4
FIRENZE-ROMA km. 273,0	Leggeri	145.713	141.757	145.713	141.757	28.403	27.370	28.403	27.370	697,9	680,0	+ 2,6	697,9	680,0	+ 2,6
	Pesanti	42.448	40.881	42.448	40.881	11.980	11.614	11.980	11.614	294,3	288,5	+ 2,0	294,3	288,5	+ 2,0
	Totale	188.161	182.638	188.161	182.638	40.383	38.984	40.383	38.984	992,2	968,5	+ 2,4	992,2	968,5	+ 2,4
COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI km. 45,3	Leggeri	26.518	26.414	26.518	26.414	17.739	17.458	17.739	17.458	72,3	72,0	+ 0,4	72,3	72,0	+ 0,4
	Pesanti	10.896	10.597	10.896	10.597	9.042	8.742	9.042	8.742	36,9	36,0	+ 2,5	36,9	36,0	+ 2,5
	Totale	37.414	37.011	37.414	37.011	26.781	26.200	26.781	26.200	109,2	108,0	+ 1,1	109,2	108,0	+ 1,1
ROMA-CIVITAVECCHIA km. 65,4	Leggeri	38.753	36.615	38.753	36.615	15.341	14.526	15.341	14.526	90,3	86,5	+ 4,4	90,3	86,5	+ 4,4
	Pesanti	7.627	6.922	7.627	6.922	3.345	3.037	3.345	3.037	19,7	18,1	+ 8,8	19,7	18,1	+ 8,8
	Totale	46.380	43.537	46.380	43.537	18.686	17.563	18.686	17.563	110,0	104,6	+ 5,2	110,0	104,6	+ 5,2
ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA (tratto Roma-Torano) (*) km. 79,5	Leggeri	122.834	120.010	122.834	120.010	32.838	31.728	32.838	31.728	235,0	229,5	+ 2,4	235,0	229,5	+ 2,4
	Pesanti	10.715	10.603	10.715	10.603	3.537	3.527	3.537	3.527	25,3	25,5	- 0,8	25,3	25,5	- 0,8
	Totale	133.549	130.613	133.549	130.613	36.375	35.255	36.375	35.255	260,3	255,0	+ 2,1	260,3	255,0	+ 2,1
ROMA-PESCARA (tratto Torano-Pescara) km. 114,9	Leggeri	28.555	27.916	28.555	27.916	9.744	9.307	9.744	9.307	100,8	97,3	+ 3,6	100,8	97,3	+ 3,6
	Pesanti	5.838	5.583	5.838	5.583	2.218	2.125	2.218	2.125	22,9	22,2	+ 3,2	22,9	22,2	+ 3,2
	Totale	34.393	33.499	34.393	33.499	11.962	11.432	11.962	11.432	123,7	119,5	+ 3,5	123,7	119,5	+ 3,5
ROMA-L'AQUILA-TERAMO (tratto Torano-Teramo) km. 87,0	Leggeri	26.293	24.492	26.293	24.492	8.604	8.124	8.604	8.124	67,4	64,3	+ 4,8	67,4	64,3	+ 4,8
	Pesanti	3.017	2.891	3.017	2.891	1.224	1.190	1.224	1.190	9,6	9,4	+ 2,1	9,6	9,4	+ 2,1
	Totale	29.310	27.383	29.310	27.383	9.828	9.314	9.828	9.314	77,0	73,7	+ 4,5	77,0	73,7	+ 4,5
ANCONA-PESCARA km. 133,8	Leggeri	58.450	51.987	58.450	51.987	21.816	19.884	21.816	19.884	262,7	242,1	+ 8,5	262,7	242,1	+ 8,5
	Pesanti	19.994	18.201	19.994	18.201	10.149	9.387	10.149	9.387	122,2	114,3	+ 6,9	122,2	114,3	+ 6,9
	Totale	78.444	70.188	78.444	70.188	31.965	29.271	31.965	29.271	384,9	356,4	+ 8,0	384,9	356,4	+ 8,0

(*) Comprensivi dei veicoli-km del tratto di penetrazione urbana (km 7,2)



Valori del traffico - 1° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
ROMA-NAPOLI km. 202,0	Leggeri	138.899	134.017	138.899	134.017	39.279	37.661	39.279	37.661	714,1	692,3	+ 3,1	714,1	692,3	+ 3,1
	Pesanti	31.835	30.991	31.835	30.991	12.156	11.686	12.156	11.686	221,0	214,8	+ 2,9	221,0	214,8	+ 2,9
	Totale	170.734	165.008	170.734	165.008	51.435	49.347	51.435	49.347	935,1	907,1	+ 3,1	935,1	907,1	+ 3,1
CASERTA-NOLA-SALERNO km. 55,3	Leggeri	44.689	41.916	44.689	41.916	19.393	18.162	19.393	18.162	96,5	91,4	+ 5,6	96,5	91,4	+ 5,6
	Pesanti	13.884	12.933	13.884	12.933	7.516	7.098	7.516	7.098	37,4	35,7	+ 4,8	37,4	35,7	+ 4,8
	Totale	58.573	54.849	58.573	54.849	26.909	25.260	26.909	25.260	133,9	127,1	+ 5,4	133,9	127,1	+ 5,4
NAPOLI-CANOSA km. 172,3	Leggeri	49.449	47.660	49.449	47.660	14.098	13.392	14.098	13.392	218,6	210,0	+ 4,1	218,6	210,0	+ 4,1
	Pesanti	10.581	10.069	10.581	10.069	3.733	3.531	3.733	3.531	57,9	55,4	+ 4,5	57,9	55,4	+ 4,5
	Totale	60.030	57.729	60.030	57.729	17.831	16.923	17.831	16.923	276,5	265,4	+ 4,2	276,5	265,4	+ 4,2
PESCARA-LANCIANO km. 49,7	Leggeri	31.848	29.293	31.848	29.293	18.703	17.254	18.703	17.254	83,7	78,0	+ 7,3	83,7	78,0	+ 7,3
	Pesanti	11.991	11.117	11.991	11.117	8.227	7.664	8.227	7.664	36,8	34,7	+ 6,1	36,8	34,7	+ 6,1
	Totale	43.839	40.410	43.839	40.410	26.930	24.918	26.930	24.918	120,5	112,7	+ 6,9	120,5	112,7	+ 6,9
LANCIANO-CANOSA km. 189,6	Leggeri	22.438	20.798	22.438	20.798	9.028	8.307	9.028	8.307	154,1	143,3	+ 7,5	154,1	143,3	+ 7,5
	Pesanti	9.121	8.513	9.121	8.513	4.300	3.946	4.300	3.946	73,4	68,1	+ 7,8	73,4	68,1	+ 7,8
	Totale	31.559	29.311	31.559	29.311	13.328	12.253	13.328	12.253	227,5	211,4	+ 7,6	227,5	211,4	+ 7,6
CANOSA-BARI-TARANTO km. 143,0	Leggeri	18.912	18.264	18.912	18.264	8.714	8.362	8.714	8.362	112,1	108,8	+ 3,0	112,1	108,8	+ 3,0
	Pesanti	5.646	5.328	5.646	5.328	2.801	2.623	2.801	2.623	36,0	34,1	+ 5,6	36,0	34,1	+ 5,6
	Totale	24.558	23.592	24.558	23.592	11.515	10.985	11.515	10.985	148,1	142,9	+ 3,6	148,1	142,9	+ 3,6
TANG.LE DI NAPOLI km. 20,2	Leggeri	240.377	234.075	240.377	234.075	128.981	125.600	128.981	125.600	235,4	232,0	+ 1,5	235,4	232,0	+ 1,5
	Pesanti	21.757	21.187	21.757	21.187	11.675	11.368	11.675	11.368	21,3	21,0	+ 1,4	21,3	21,0	+ 1,4
	Totale	262.134	255.262	262.134	255.262	140.656	136.968	140.656	136.968	256,7	253,0	+ 1,5	256,7	253,0	+ 1,5
NAPOLI-SALERNO km. 51,6	Leggeri	132.351	132.872	132.351	132.872	69.253	69.526	69.253	69.526	321,6	326,5	- 1,5	321,6	326,5	- 1,5
	Pesanti	12.920	13.056	12.920	13.056	7.571	7.652	7.571	7.652	35,2	35,9	- 1,9	35,2	35,9	- 1,9
	Totale	145.271	145.928	145.271	145.928	76.824	77.178	76.824	77.178	356,8	362,4	- 1,5	356,8	362,4	- 1,5
MESSINA-CATANIA km. 76,8	Leggeri	53.595	47.824	53.595	47.824	20.622	18.890	20.622	18.890	145,3	134,6	+ 7,9	145,3	134,6	+ 7,9
	Pesanti	7.941	7.556	7.941	7.556	4.288	4.429	4.288	4.429	30,2	31,6	- 4,4	30,2	31,6	- 4,4
	Totale	61.536	55.380	61.536	55.380	24.910	23.319	24.910	23.319	175,5	166,2	+ 5,6	175,5	166,2	+ 5,6
MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano) km. 114,8	Leggeri	37.050	35.998	37.050	35.998	9.595	9.411	9.595	9.411	109,1	108,2	+ 0,8	109,1	108,2	+ 0,8
	Pesanti	5.386	5.262	5.386	5.262	1.747	1.724	1.747	1.724	19,8	19,8	-	19,8	19,8	-
	Totale	42.436	41.260	42.436	41.260	11.342	11.135	11.342	11.135	128,9	128,0	+ 0,7	128,9	128,0	+ 0,7
MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono) km. 25,8	Leggeri	3.612	3.572	3.612	3.572	3.612	3.572	3.612	3.572	8,1	7,9	+ 2,5	8,1	7,9	+ 2,5
	Pesanti	869	859	869	859	869	859	869	859	2,0	1,9	+ 5,3	2,0	1,9	+ 5,3
	Totale	4.481	4.431	4.481	4.431	4.481	4.431	4.481	4.431	10,1	9,8	+ 3,1	10,1	9,8	+ 3,1
TOTALE GENERALE km. 5.380,9						23.807	22.738	23.807	22.738	11.529,5	11.131,9	+ 3,6	11.529,5	11.131,9	+ 3,6
						8.466	8.087	8.087	8.087	4.100,0	3.959,0	+ 3,6	4.100,0	3.959,0	+ 3,6
						32.273	30.825	32.273	30.825	15.629,5	15.090,9	+ 3,6	15.629,5	15.090,9	+ 3,6



Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni						
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno			
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %	
TRAFORO DEL MONTE BIANCO (*) km. 5,8	Leggeri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Pesanti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Totale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TRAFORO DEL GRAN S. BERNARDO km. 12,8	Leggeri	2.044	2.148	1.676	1.814	2.044	2.148	1.676	1.814	2,38	2,50	- 4,8	3,88	4,23	- 8,3	
	Pesanti	218	226	201	200	218	226	201	200	0,25	0,26	- 3,8	0,46	0,46	-	
	Totale	2.262	2.374	1.877	2.014	2.262	2.374	1.877	2.014	2,63	2,76	- 4,7	4,34	4,69	- 7,5	
TRAFORO DEL FREJUS km. 6,8	Leggeri	2.948	3.016	2.733	3.137	2.948	3.016	2.733	3.137	1,82	1,87	- 2,7	3,36	3,88	- 13,4	
	Pesanti	4.460	4.318	4.500	4.430	4.460	4.318	4.500	4.430	2,76	2,67	+ 3,4	5,54	5,48	+ 1,1	
	Totale	7.408	7.334	7.233	7.567	7.408	7.334	7.233	7.567	4,58	4,54	+ 0,9	8,90	9,36	- 4,9	
SARRE-TRAFORO M. TE BIANCO (tratto Sarre-Morgex) km. 20,0	Leggeri	3.290	3.035	3.748	3.655	3.017	2.787	3.460	3.389	5,5	5,1	+ 7,8	12,5	12,3	+ 1,6	
	Pesanti	555	472	523	467	487	423	460	419	0,9	0,8	+ 12,5	1,7	1,5	+ 13,3	
	Totale	3.845	3.507	4.271	4.122	3.504	3.210	3.920	3.808	6,4	5,9	+ 8,5	14,2	13,8	+ 2,9	
TORINO-BARDONECCHIA km. 72,4	Leggeri	12.964	12.205	14.883	13.488	12.964	12.205	14.883	13.488	42,7	40,2	+ 6,2	97,5	88,9	+ 9,7	
	Pesanti	10.589	10.613	10.697	10.571	10.589	10.613	10.697	10.571	34,9	35,0	- 0,3	70,1	69,6	+ 0,7	
	Totale	23.553	22.818	25.580	24.059	23.553	22.818	25.580	24.059	77,6	75,2	+ 3,2	167,6	158,5	+ 5,7	
QUINCINETTO-AOSTA km. 59,5	Leggeri	20.546	19.724	21.538	21.028	11.544	11.081	11.914	11.795	62,5	60,0	+ 4,2	128,3	127,7	+ 0,5	
	Pesanti	3.488	3.054	3.399	2.961	1.969	1.737	1.876	1.669	10,7	9,4	+ 13,8	20,2	18,1	+ 11,6	
	Totale	24.034	22.778	24.937	23.989	13.513	12.818	13.790	13.464	73,2	69,4	+ 5,5	148,5	145,8	+ 1,9	
TORINO-IVREA-QUINCINETTO km. 51,2	Leggeri	30.303	29.450	30.239	30.064	14.726	14.460	14.625	14.677	73,7	72,4	+ 1,8	145,6	146,9	- 0,9	
	Pesanti	5.683	5.280	5.533	5.152	2.559	2.407	2.504	2.347	12,8	12,0	+ 6,7	24,9	23,5	+ 6,0	
	Totale	35.986	34.730	35.772	35.216	17.285	16.867	17.129	17.024	86,5	84,4	+ 2,5	170,5	170,4	+ 0,1	
IVREA-SANTHÌÀ km. 23,6	Leggeri	11.779	11.464	12.140	12.212	10.647	10.294	11.072	11.136	23,0	22,5	+ 2,2	48,1	48,6	- 1,0	
	Pesanti	2.186	2.064	2.107	2.002	1.933	1.818	1.861	1.767	4,2	4,0	+ 5,0	8,1	7,7	+ 5,2	
	Totale	13.965	13.528	14.247	14.214	12.580	12.112	12.933	12.903	27,2	26,5	+ 2,6	56,2	56,3	- 0,2	
TORINO-SAVONA km. 130,9	Leggeri	38.484	36.749	34.890	33.733	14.952	14.185	12.884	12.445	178,2	169,1	+ 5,4	305,4	296,7	+ 2,9	
	Pesanti	8.238	7.698	7.854	7.398	3.003	2.754	2.829	2.626	35,8	32,8	+ 9,1	67,1	62,6	+ 7,2	
	Totale	46.722	44.447	42.744	41.131	17.955	16.939	15.713	15.071	214,0	201,9	+ 6,0	372,5	359,3	+ 3,7	
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Voltri-Alessandria e racc. con A7) km. 83,7	Leggeri	49.708	46.794	42.073	40.547	28.402	26.981	23.437	22.924	216,3	205,5	+ 5,3	355,1	349,2	+ 1,7	
	Pesanti	12.559	11.766	11.837	11.121	7.421	6.966	6.946	6.566	56,5	53,1	+ 6,4	105,2	100,0	+ 5,2	
	Totale	62.267	58.560	53.910	51.668	35.823	33.947	30.383	29.490	272,8	258,6	+ 5,5	460,3	449,2	+ 2,5	
(GE) VOLTRI-GRAVELLONA TOCE (tratto Alessandria-Gravellona e coll. con Santhià) km. 161,2	Leggeri	54.998	51.373	49.600	47.183	13.477	12.581	11.844	11.287	197,7	184,5	+ 7,2	345,6	331,1	+ 4,4	
	Pesanti	13.552	12.592	12.893	11.992	3.255	3.044	3.059	2.860	47,7	44,7	+ 6,7	89,3	83,9	+ 6,4	
	Totale	68.550	63.965	62.493	59.175	16.732	15.625	14.903	14.147	245,4	229,2	+ 7,1	434,9	415,0	+ 4,8	

(*) Chiuso provvisoriamente al traffico dal 24-3-1999



Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
MILANO-VARESE e LAINATE-COMO-CHIASO km. 77,7	Leggeri	236.671	231.422	221.730	215.935	66.610	65.220	62.106	60.613	471,0	461,2	+ 2,1	873,4	857,2	+ 1,9
	Pesanti	45.839	44.534	44.164	42.469	12.942	12.547	12.416	11.921	91,5	88,7	+ 3,2	174,6	168,6	+ 3,6
	Totale	282.510	275.956	265.894	258.404	79.552	77.767	74.522	72.534	562,5	549,9	+ 2,3	1.048,0	1.025,8	+ 2,2
DIRAMAZIONE A8/A26 km. 24,0	Leggeri	45.671	43.266	41.209	39.336	48.251	45.795	43.348	41.480	105,4	100,0	+ 5,4	188,3	181,2	+ 3,9
	Pesanti	8.758	8.422	8.362	7.987	9.169	8.855	8.770	8.411	20,0	19,3	+ 3,6	38,1	36,7	+ 3,8
	Totale	54.429	51.688	49.571	47.323	57.420	54.650	52.118	49.891	125,4	119,3	+ 5,1	226,4	217,9	+ 3,9
MILANO-SERRAVALLE km. 86,3	Leggeri	73.409	67.923	65.930	60.999	37.925	35.112	32.678	30.555	300,2	278,0	+ 8,0	514,6	483,8	+ 6,4
	Pesanti	18.878	17.609	18.022	16.768	8.368	7.878	7.923	7.460	66,2	62,4	+ 6,1	124,8	118,1	+ 5,7
	Totale	92.287	85.532	83.952	77.767	46.293	42.990	40.601	38.015	366,4	340,4	+ 7,6	639,4	601,9	+ 6,2
GENOVA-SERRAVALLE km. 50,0	Leggeri	117.396	113.858	109.485	107.613	28.832	26.998	25.268	24.171	131,2	122,8	+ 6,8	228,7	220,0	+ 4,0
	Pesanti	22.624	21.353	21.680	20.703	6.771	6.398	6.414	6.105	30,8	29,1	+ 5,8	58,0	55,6	+ 4,3
	Totale	140.020	135.211	131.165	128.316	35.603	33.396	31.682	30.276	162,0	151,9	+ 6,6	286,7	275,6	+ 4,0
MILANO-BOLOGNA km. 192,1	Leggeri	170.581	163.163	156.879	148.423	59.229	56.421	51.912	49.087	1.035,4	986,3	+ 5,0	1.805,0	1.716,2	+ 5,2
	Pesanti	61.440	59.124	59.542	57.100	21.807	21.172	21.113	20.351	381,2	370,1	+ 3,0	734,1	711,5	+ 3,2
	Totale	232.021	222.287	216.421	205.523	81.036	77.593	73.025	69.438	1.416,6	1.356,4	+ 4,4	2.539,1	2.427,7	+ 4,6
BRENNERO-MODENA (tratto Brennero-Verona) km. 224,0	Leggeri	76.607	70.574	72.787	67.016	25.320	23.392	22.785	21.120	516,1	476,8	+ 8,2	923,8	856,3	+ 7,9
	Pesanti	24.118	24.367	21.465	22.356	10.303	10.442	9.207	9.464	210,0	212,9	- 1,4	373,3	383,7	- 2,7
	Totale	100.725	94.941	94.252	89.372	35.623	33.834	31.992	30.584	726,1	689,7	+ 5,3	1.297,1	1.240,0	+ 4,6
BRENNERO-MODENA (tratto Verona-Modena) km. 90,0	Leggeri	74.667	68.073	69.684	63.773	29.182	26.764	26.665	24.634	239,0	219,2	+ 9,0	434,4	401,3	+ 8,2
	Pesanti	29.076	27.962	27.542	26.903	12.676	12.210	11.948	11.688	103,8	100,0	+ 3,8	194,6	190,4	+ 2,2
	Totale	103.743	96.035	97.226	90.676	41.858	38.974	38.613	36.322	342,8	319,2	+ 7,4	629,0	591,7	+ 6,3
TRENTO-VICENZA-ROVIGO (tratto Vicenza-Piovene-Rocchette) km. 36,4	Leggeri	26.558	24.868	25.594	23.825	15.092	14.168	14.678	13.729	50,0	46,9	+ 6,6	96,7	90,9	+ 6,4
	Pesanti	10.352	9.861	10.083	9.496	4.982	4.715	4.848	4.537	16,5	15,6	+ 5,8	31,9	30,0	+ 6,3
	Totale	36.910	34.729	35.677	33.321	20.074	18.883	19.526	18.266	66,5	62,5	+ 6,4	128,6	120,9	+ 6,4
PARMA-LA SPEZIA km. 101,0	Leggeri	32.271	30.549	27.258	26.007	18.355	17.315	14.332	13.816	168,7	159,1	+ 6,0	263,4	254,0	+ 3,7
	Pesanti	9.630	9.003	8.895	8.411	5.872	5.528	5.321	5.100	54,0	50,8	+ 6,3	97,8	93,7	+ 4,4
	Totale	41.901	39.552	36.153	34.418	24.227	22.843	19.653	18.916	222,7	209,9	+ 6,1	361,2	347,7	+ 3,9
BOLOGNA-PADOVA km. 127,3	Leggeri	83.239	78.548	78.724	72.986	28.834	27.245	26.601	24.750	334,0	315,6	+ 5,8	612,9	573,4	+ 6,9
	Pesanti	27.960	26.801	27.138	25.677	10.438	10.040	10.041	9.536	120,9	116,3	+ 4,0	231,4	220,9	+ 4,8
	Totale	111.199	105.349	105.862	98.663	39.272	37.285	36.642	34.286	454,9	431,9	+ 5,3	844,3	794,3	+ 6,3
BOLOGNA-ANCONA km. 236,0	Leggeri	200.449	192.570	182.799	173.730	46.433	44.315	39.927	37.757	997,2	951,7	+ 4,8	1.705,5	1.621,7	+ 5,2
	Pesanti	59.301	57.207	56.938	54.610	16.232	15.684	15.559	14.920	348,6	336,8	+ 3,5	664,6	640,8	+ 3,7
	Totale	259.750	249.777	239.737	228.340	62.665	59.999	55.486	52.677	1.345,8	1.288,5	+ 4,4	2.370,1	2.262,5	+ 4,8
RACCORDO DI RAVENNA km. 29,3	Leggeri	18.689	16.965	15.798	14.120	14.788	14.269	12.076	11.525	39,4	38,0	+ 3,7	64,0	61,5	+ 4,1
	Pesanti	4.531	4.015	4.322	3.826	3.389	3.162	3.251	3.019	9,0	8,4	+ 7,1	17,2	16,1	+ 6,8
	Totale	23.220	20.980	20.120	17.946	18.177	17.431	15.327	14.544	48,4	46,4	+ 4,3	81,2	77,6	+ 4,6



Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
TORINO-MILANO km. 127,0	Leggeri	81.070	76.923	77.496	74.440	34.833	32.699	33.213	31.565	402,6	377,9	+ 6,5	763,5	729,6	+ 4,6
	Pesanti	27.267	26.208	26.954	25.755	12.320	11.859	12.220	11.691	142,4	137,1	+ 3,9	280,9	270,2	+ 4,0
	Totale	108.337	103.131	104.450	100.195	47.153	44.558	45.433	43.256	545,0	515,0	+ 5,8	1.044,4	999,8	+ 4,5
MILANO-BRESCIA km. 93,5	Leggeri	198.019	187.237	189.727	178.946	76.695	73.040	71.890	68.586	652,6	621,5	+ 5,0	1.216,6	1.167,1	+ 4,2
	Pesanti	61.459	59.307	60.415	57.965	26.065	25.288	25.552	24.704	221,8	215,2	+ 3,1	432,4	420,4	+ 2,9
	Totale	259.478	246.544	250.142	236.911	102.760	98.328	97.442	93.290	874,4	836,7	+ 4,5	1.649,0	1.587,5	+ 3,9
BRESCIA-PADOVA km. 146,1	Leggeri	203.277	189.062	188.690	175.061	62.263	58.251	56.332	52.656	827,8	774,5	+ 6,9	1.489,7	1.400,1	+ 6,4
	Pesanti	68.958	65.834	66.643	63.203	24.572	23.683	23.719	22.700	326,7	314,9	+ 3,7	627,2	603,6	+ 3,9
	Totale	272.235	254.896	255.333	238.264	86.835	81.934	80.051	75.356	1.154,5	1.089,4	+ 6,0	2.116,9	2.003,7	+ 5,6
PADOVA-(VE) MESTRE km. 23,3	Leggeri	72.326	69.561	67.344	64.337	61.688	59.661	57.232	55.007	128,5	124,5	+ 3,2	236,9	229,4	+ 3,3
	Pesanti	24.225	23.410	23.197	22.195	20.662	20.079	19.713	18.977	43,8	42,4	+ 3,3	83,3	80,3	+ 3,7
	Totale	96.551	92.971	90.541	86.532	82.350	79.740	76.945	73.984	172,3	166,9	+ 3,2	320,2	309,7	+ 3,4
(VE) MESTRE-TRIESTE (con dir. Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano) km. 180,3	Leggeri	163.241	158.008	150.318	144.074	27.112	26.099	23.991	22.803	442,6	426,1	+ 3,9	779,0	744,5	+ 4,6
	Pesanti	52.569	50.192	50.153	46.995	9.852	9.332	9.299	8.591	160,8	152,4	+ 5,5	301,9	280,5	+ 7,6
	Totale	215.810	208.200	200.471	191.069	36.964	35.431	33.290	31.394	603,4	578,5	+ 4,3	1.080,9	1.025,0	+ 5,5
(VE) MESTRE-BELLUNO (Pian di Vedoia) km. 82,2	Leggeri	38.359	37.003	39.119	37.382	14.467	13.990	15.210	14.622	108,2	104,6	+ 3,4	226,3	218,8	+ 3,4
	Pesanti	9.897	9.602	9.718	9.324	3.399	3.317	3.341	3.219	25,4	24,8	+ 2,4	49,7	48,2	+ 3,1
	Totale	48.256	46.605	48.837	46.706	17.866	17.307	18.551	17.841	133,6	129,4	+ 3,2	276,0	267,0	+ 3,4
UDINE-TARVISIO km. 101,2	Leggeri	22.952	22.022	19.820	19.056	12.653	12.011	9.904	9.520	116,5	110,6	+ 5,3	181,4	175,3	+ 3,5
	Pesanti	8.546	7.991	7.803	7.167	5.893	5.479	5.265	4.785	54,3	50,5	+ 7,5	96,4	88,1	+ 9,4
	Totale	31.498	30.013	27.623	26.223	18.546	17.490	15.169	14.305	170,8	161,1	+ 6,0	277,8	263,4	+ 5,5
TORINO-PIACENZA km. 164,9	Leggeri	66.812	62.843	60.658	58.028	22.258	16.577	19.830	14.921	333,4	313,3	+ 6,4	592,1	560,6	+ 5,6
	Pesanti	26.226	25.186	25.237	24.548	11.189	8.613	10.853	8.450	167,6	161,3	+ 3,9	324,4	313,9	+ 3,3
	Totale	93.038	88.029	85.895	82.576	33.447	25.190	30.683	23.371	501,0	474,6	+ 5,6	916,5	874,5	+ 4,8
PIACENZA-BRESCIA (*) (e dir. per Fiorenzuola) km. 88,6	Leggeri	42.118	39.960	39.529	36.876	20.657	19.401	18.769	17.456	140,9	132,4	+ 6,4	254,7	238,3	+ 6,9
	Pesanti	16.030	15.237	15.707	14.569	10.167	9.622	9.868	9.174	69,4	65,6	+ 5,8	133,9	125,2	+ 6,9
	Totale	58.148	55.197	55.236	51.445	30.824	29.023	28.637	26.630	210,3	198,0	+ 6,2	388,6	363,5	+ 6,9
VENTIMIGLIA-SAVONA km. 113,3	Leggeri	61.665	58.151	53.483	51.841	24.113	23.209	20.697	20.496	248,4	239,1	+ 3,9	426,4	422,2	+ 1,0
	Pesanti	12.343	11.410	11.352	10.689	6.642	6.207	6.153	5.848	68,4	63,9	+ 7,0	126,8	120,5	+ 5,2
	Totale	74.008	69.561	64.835	62.530	30.755	29.416	26.850	26.344	316,8	303,0	+ 4,6	553,2	542,7	+ 1,9
SAVONA-GENOVA km. 45,5	Leggeri	126.615	118.844	114.415	104.943	45.799	44.037	40.516	39.655	189,6	182,3	+ 4,0	333,7	328,4	+ 1,6
	Pesanti	23.897	21.648	22.721	19.936	9.652	9.083	9.081	8.620	40,0	37,6	+ 6,4	74,8	71,4	+ 4,8
	Totale	150.512	140.492	137.136	124.879	55.451	53.120	49.597	48.275	229,6	219,9	+ 4,4	408,5	399,8	+ 2,2
GENOVA-SESTRI L. km. 48,7	Leggeri	90.260	85.555	83.102	79.934	44.707	42.643	39.698	38.592	198,1	189,0	+ 4,8	349,9	342,1	+ 2,3
	Pesanti	14.989	13.935	14.120	13.364	8.511	8.043	7.945	7.643	37,7	35,6	+ 5,9	70,0	67,7	+ 3,4
	Totale	105.249	99.490	97.222	93.298	53.218	50.686	47.643	46.235	235,8	224,6	+ 5,0	419,9	409,8	+ 2,5

(*) Vedi nota n. 4 pag. 6



Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
SESTRI L.-LIVORNO (con dir. per la Spezia) km. 133,4	Leggeri	92.007	86.144	79.805	75.312	28.005	26.316	23.979	22.824	339,9	319,5	+ 6,4	579,0	554,1	+ 4,5
	Pesanti	21.645	20.334	20.055	18.885	8.054	7.570	7.467	7.085	97,8	91,9	+ 6,4	180,3	172,0	+ 4,8
	Totale	113.652	106.478	99.860	94.197	36.059	33.886	31.446	29.909	437,7	411,4	+ 6,4	759,3	726,1	+ 4,6
LIVORNO-CIVITAVECCHIA (tratto Livorno-Rosignano M.) km. 36,6	Leggeri	16.577	15.020	12.485	11.425	15.260	13.821	11.480	10.493	50,9	46,0	+ 10,7	76,0	69,9	+ 8,7
	Pesanti	4.806	3.798	4.326	3.206	4.413	3.495	3.926	2.939	14,7	11,6	+ 26,7	26,0	19,6	+ 32,7
	Totale	21.383	18.818	16.811	14.631	19.673	17.316	15.406	13.432	65,6	57,6	+ 13,9	102,0	89,5	+ 14,0
VIAREGGIO-LUCCA km. 21,5	Leggeri	26.988	25.736	23.060	26.988	26.988	25.736	23.060	22.312	52,0	49,5	+ 5,1	88,3	85,9	+ 2,8
	Pesanti	4.755	4.481	4.455	4.755	4.755	4.481	4.455	4.234	9,1	8,6	+ 5,8	17,0	16,3	+ 4,3
	Totale	31.743	30.217	27.515	31.743	31.743	30.217	27.515	26.546	61,1	58,1	+ 5,2	105,3	102,2	+ 3,0
BOLOGNA-FIRENZE km. 91,1	Leggeri	69.288	66.995	63.988	61.690	36.411	34.576	32.134	30.499	301,9	286,6	+ 5,3	529,9	505,7	+ 4,8
	Pesanti	24.575	23.845	23.687	22.848	16.138	15.593	15.473	14.882	133,8	129,3	+ 3,5	255,1	246,8	+ 3,4
	Totale	93.863	90.840	87.675	84.538	52.549	50.169	47.607	45.381	435,7	415,9	+ 4,8	785,0	752,5	+ 4,3
FIRENZE-PISA N. km. 81,7	Leggeri	136.267	131.947	128.913	124.394	42.428	40.839	38.268	36.889	315,4	303,6	+ 3,9	565,9	548,5	+ 3,2
	Pesanti	25.705	24.742	24.618	23.559	8.921	8.614	8.387	8.089	66,3	64,0	+ 3,6	124,0	120,3	+ 3,1
	Totale	161.972	156.689	153.531	147.953	51.349	49.453	46.655	44.978	381,7	367,6	+ 3,8	689,9	668,8	+ 3,2
FIRENZE-ROMA km. 273,0	Leggeri	167.710	162.481	156.773	152.119	34.724	33.412	31.581	30.391	862,6	830,1	+ 3,9	1.560,5	1.510,0	+ 3,3
	Pesanti	46.023	44.483	44.245	42.682	12.834	12.558	12.409	12.086	318,8	312,0	+ 2,2	613,2	600,5	+ 2,1
	Totale	213.733	206.964	201.018	194.801	47.558	45.970	43.990	42.477	1.181,4	1.142,1	+ 3,4	2.173,7	2.110,5	+ 3,0
COLLEGAMENTO FIRENZE-ROMA e ROMA-NAPOLI km. 45,3	Leggeri	32.622	32.469	29.587	29.441	22.968	22.522	20.368	19.990	94,7	92,8	+ 2,0	167,0	164,8	+ 1,3
	Pesanti	11.778	11.457	11.340	11.027	9.747	9.462	9.397	9.102	40,2	39,0	+ 3,1	77,0	75,0	+ 2,7
	Totale	44.400	43.926	40.927	40.468	32.715	31.984	29.765	29.092	134,9	131,8	+ 2,4	244,0	239,8	+ 1,8
ROMA-CIVITAVECCHIA km. 65,4	Leggeri	53.997	51.351	46.417	43.983	21.462	20.461	18.418	17.493	127,7	121,8	+ 4,8	218,0	208,2	+ 4,7
	Pesanti	9.136	8.331	8.385	7.627	3.988	3.630	3.668	3.334	23,7	21,6	+ 9,7	43,4	39,7	+ 9,3
	Totale	63.133	59.682	54.802	51.610	25.450	24.091	22.086	20.827	151,4	143,4	+ 5,6	261,4	247,9	+ 5,4
ROMA-L'AQUILA-TERAMO e ROMA-PESCARA (tratto Roma-Torano) (*) km. 79,5	Leggeri	120.925	120.774	121.874	120.392	34.515	34.069	33.681	32.898	249,7	246,5	+ 1,3	484,7	476,0	+ 1,8
	Pesanti	11.401	11.072	11.060	10.837	3.890	3.786	3.715	3.656	28,1	27,4	+ 2,6	53,5	52,9	+ 1,1
	Totale	132.326	131.846	132.934	131.229	38.405	37.855	37.396	36.554	277,8	273,9	+ 1,4	538,2	528,9	+ 1,8
ROMA-PESCARA (tratto Torano-Pescara) km. 114,9	Leggeri	31.780	30.766	30.177	29.341	11.399	11.044	10.576	10.176	119,2	115,5	+ 3,2	220,0	212,8	+ 3,4
	Pesanti	6.590	6.248	6.216	5.916	2.511	2.398	2.366	2.261	26,3	25,1	+ 4,8	49,2	47,3	+ 4,0
	Totale	38.370	37.014	36.393	35.257	13.910	13.442	12.942	12.437	145,5	140,6	+ 3,5	269,2	260,1	+ 3,5
ROMA-L'AQUILA-TERAMO (tratto Torano-Teramo) km. 87,0	Leggeri	26.775	26.248	26.535	25.370	9.891	9.590	9.251	8.857	78,3	75,9	+ 3,2	145,7	140,2	+ 3,9
	Pesanti	3.293	3.185	3.156	3.038	1.406	1.353	1.316	1.272	11,1	10,7	+ 3,7	20,7	20,1	+ 3,0
	Totale	30.068	29.433	29.691	28.408	11.297	10.943	10.567	10.129	89,4	86,6	+ 3,2	166,4	160,3	+ 3,8
ANCONA-PESCARA km. 133,8	Leggeri	69.598	62.716	64.054	57.351	27.789	25.824	24.819	22.854	338,3	314,4	+ 7,6	601,1	556,5	+ 8,0
	Pesanti	21.657	20.049	20.830	19.125	10.936	10.349	10.545	9.868	133,2	126,0	+ 5,7	255,4	240,3	+ 6,3
	Totale	91.255	82.765	84.884	76.476	38.725	36.173	35.364	32.722	471,5	440,4	+ 7,1	856,5	796,8	+ 7,5

(*) Comprensivi dei veicoli-km del tronchetto di penetrazione urbana (km 7,2)



Valori del traffico - 2° trimestre

AUTOSTRADE E TRAFORI	Categoria	Veicoli effettivi medi giornalieri				Veicoli teorici medi giornalieri				Veicoli-Km in milioni					
		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali		Valori da inizio anno		Valori trimestrali			Valori da inizio anno		
		trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	trimestre in esame	stesso trimestre anno precedente	Variazione in %	a fine trimestre in esame	fine stesso trim. anno precedente	Variazione in %
ROMA-NAPOLI km. 202,0	Leggeri	153.345	149.099	146.162	141.558	46.786	45.254	43.053	41.457	860,0	831,9	+ 3,4	1.574,1	1.524,1	+ 3,3
	Pesanti	34.302	33.317	33.076	32.154	13.124	12.801	12.642	12.244	241,2	235,3	+ 2,5	462,2	450,1	+ 2,7
	Totale	187.647	182.416	179.238	173.712	59.910	58.055	55.695	53.701	1.101,2	1.067,2	+ 3,2	2.036,3	1.974,2	+ 3,1
CASERTA-NOLA-SALERNO km. 55,3	Leggeri	51.800	48.590	48.264	45.253	23.891	22.317	21.654	20.240	120,2	112,3	+ 7,0	216,7	203,7	+ 6,4
	Pesanti	14.846	13.761	14.368	13.347	7.997	7.527	7.758	7.313	40,2	37,9	+ 6,1	77,6	73,6	+ 5,4
	Totale	66.646	62.351	62.632	58.600	31.888	29.844	29.412	27.553	160,4	150,2	+ 6,8	294,3	277,3	+ 6,1
NAPOLI-CANOSA km. 172,3	Leggeri	56.310	54.444	52.898	51.052	16.843	16.130	15.478	14.761	264,1	252,9	+ 4,4	482,7	462,9	+ 4,3
	Pesanti	11.373	11.017	10.979	10.543	4.038	3.912	3.886	3.722	63,3	61,3	+ 3,3	121,2	116,7	+ 3,9
	Totale	67.683	65.461	63.877	61.595	20.881	20.042	19.364	18.483	327,4	314,2	+ 4,2	603,9	579,6	+ 4,2
PESCARA-LANCIANO km. 49,7	Leggeri	38.475	36.272	35.180	32.783	23.606	22.357	21.168	19.805	106,8	101,1	+ 5,6	190,4	179,1	+ 6,3
	Pesanti	13.043	12.327	12.520	11.722	8.942	8.513	8.586	8.089	40,4	38,5	+ 4,9	77,2	73,2	+ 5,5
	Totale	51.518	48.599	47.700	44.505	32.548	30.870	29.754	27.894	147,2	139,6	+ 5,4	267,6	252,3	+ 6,1
LANCIANO-CANOSA km. 189,6	Leggeri	28.605	27.308	25.539	24.053	12.372	11.780	10.709	10.043	213,5	203,2	+ 5,1	367,5	346,6	+ 6,0
	Pesanti	10.107	9.528	9.616	9.021	4.718	4.454	4.510	4.200	81,4	76,8	+ 6,0	154,8	144,9	+ 6,8
	Totale	38.712	36.836	35.155	33.074	17.090	16.234	15.219	14.243	294,9	280,0	+ 5,3	522,3	491,5	+ 6,3
CANOSA-BARI-TARANTO km. 143,0	Leggeri	23.246	22.405	21.091	20.334	11.191	10.795	9.959	9.578	145,6	140,5	+ 3,6	257,8	249,3	+ 3,4
	Pesanti	6.151	5.966	5.900	5.647	3.063	2.964	2.933	2.793	39,9	38,6	+ 3,4	75,9	72,7	+ 4,4
	Totale	29.397	28.371	26.991	25.981	14.254	13.759	12.892	12.371	185,5	179,1	+ 3,6	333,7	322,0	+ 3,6
TANG.LE DI NAPOLI km. 20,2	Leggeri	252.364	249.212	246.404	243.170	135.414	133.722	132.215	130.480	249,9	246,7	+ 1,3	485,3	481,4	+ 0,8
	Pesanti	22.842	22.557	22.303	22.010	12.256	12.104	11.967	11.810	22,6	22,3	+ 1,3	43,9	43,7	+ 0,5
	Totale	275.206	271.769	268.707	265.180	147.670	145.826	144.182	142.290	272,5	269,0	+ 1,3	529,2	525,1	+ 0,8
NAPOLI-SALERNO km. 51,6	Leggeri	145.764	148.190	139.094	140.531	76.271	77.541	72.782	73.534	358,1	364,1	- 1,6	679,7	690,5	- 1,6
	Pesanti	14.566	14.809	13.748	13.933	8.531	8.673	8.054	8.162	40,1	40,7	- 1,5	75,2	76,7	- 2,0
	Totale	160.330	162.999	152.842	154.464	84.802	86.214	80.836	81.696	398,2	404,8	- 1,6	754,9	767,2	- 1,6
MESSINA-CATANIA km. 76,8	Leggeri	58.078	57.503	54.349	52.664	24.585	23.202	22.492	21.163	175,1	165,3	+ 5,9	320,4	299,8	+ 6,9
	Pesanti	6.903	8.629	6.666	8.092	4.700	5.017	4.470	4.749	33,5	35,7	- 6,2	63,7	67,3	- 5,3
	Totale	64.981	66.132	61.015	60.756	29.285	28.219	26.962	25.912	208,6	201,0	+ 3,8	384,1	367,1	+ 4,6
MESSINA-PALERMO (tratto Messina-Torrente Furiano) km. 114,8	Leggeri	41.457	41.235	39.267	38.611	10.858	10.854	10.174	10.132	124,8	124,8	-	233,9	232,9	+ 0,4
	Pesanti	5.893	5.764	5.641	5.513	1.923	1.884	1.825	1.804	22,1	21,6	+ 2,3	42,0	41,5	+ 1,2
	Totale	47.350	46.999	44.908	44.124	12.781	12.738	11.999	11.936	146,9	146,4	+ 0,3	275,9	274,4	+ 0,5
MESSINA-PALERMO (tratto Buonfornello-Castelbuono) km. 25,8	Leggeri	5.225	4.908	4.462	4.267	5.225	4.908	4.462	4.267	11,6	11,0	+ 5,5	19,8	19,0	+ 4,2
	Pesanti	1.082	975	995	922	1.082	975	995	922	2,4	2,2	+ 9,1	4,4	4,1	+ 7,3
	Totale	6.307	5.883	5.457	5.189	6.307	5.883	5.457	5.189	14,0	13,2	+ 6,1	24,2	23,1	+ 4,8
TOTALE GENERALE km. 5.380,9	Leggeri					29.696	28.333	26.768	25.538	14.540,9	13.871,1	+ 4,8	26.070,6	25.005,3	+ 4,3
	Pesanti					9.287	8.956	8.879	8.522	4.547,5	4.384,5	+ 3,7	8.647,6	8.344,2	+ 3,6
	Totale					38.983	37.289	35.647	34.060	19.088,4	18.255,6	+ 4,6	34.718,2	33.349,5	+ 4,1